

Durch die Mandschurei und Sibirien

Rudolf Zabel





Rudolf Zabel.



Durch die Mandschurei und Sibirien.

Reisen und Studien

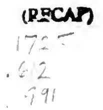
von

Rudolf Zabel.

Mit 116 Abbildungen, zumeist nach photographischen Aufnahmen des Verfassers, teilweise gezeichnet von E. Arriens, und dem Porträt des Verfassers.



Leipzig — Verlag von Georg Wigand — 1902.



Druck von J. B. Hirschfeld in Leipzig.

Vorwort.

Auf dem Programm meiner zweiten Ausreise nach Ost-Asien, die Anfang August des Jahres 1900 erfolgte, standen die Expeditionen und Reisen, die zu dem vorliegenden Werke den Stoff geliefert haben, noch nicht. Der Entschluß, die Mandschurei in ihrem südlichen Teile zu durchqueren, verdankt seine Entstehung einer spontanen Eingebung, die mir erst in Peking zum Bewußtsein kam, als ich nach Abschluß des Präliminarfriedens zu Beginn des Jahres 1901 mich am Ende meiner Tätigkeit als Vertreter der „Vossischen Zeitung" auf dem chinesischen Kriegsschauplatz sah, während meine Unternehmungslust sich noch nicht befriedigt fühlte. Entschluß und Beginn der Ausführung lagen nur wenige Tage auseinander. Unter diesen Umständen konnte natürlich von einer wissenschaftlichen Vorbereitung über diejenigen Kenntnisse hinaus, die ich während meiner ostasiatischen Aufenthalte von den zu bereisenden Gegenden gesammelt hatte, nicht die Rede sein, und ich halte zur richtigen Beurteilung der nachfolgenden Kapitel das Geständnis für notwendig, daß mir die Aufgabe, die mir bei meiner Abreise von Peking vorschwebte, zunächst als eine rein journalistische erschien. Wenn ich die Hoffnung ausspreche, daß der Leser in diesem Werke einiges mehr finden wird, als eine dem Geschmack des gebildeten Zeitungslesers gerecht werdende Reiseschilderung, so liegt der Grund dazu in erster Linie in der — anfangs wenigstens — ziemlich planlosen Anlage dieser Reisen, in deren Verlauf mit den wachsenden Aufgaben auch die Ziele wuchsen. Ich brauche wohl nicht besonders zu bekräftigen, daß ich mich, sobald die Umstände es erlaubten, auch theoretisch sehr eingehend mit den hier behandelten Fragen beschäftigt habe, und daß die Tagebuchform nur ihrer Form, ihrem Tatsachengerippe und ihren Daten nach meinen auf der Reise geführten Tagebüchern entspricht, während die Ausarbeitung selbst das Werk des letzten Jahres war.

Wenn ich die Tagebuchform beibehalten habe, so waren dafür zunächst stilistische Gründe maßgebend. Sodann sind die hier behandelten Fragen so wenig Gemeingut der Leser, daß man gezwungen ist, die Bekanntschaft mit ihnen als ziemlich gering vorauszusetzen. Die systematische Darstellung aber verleitet in solchen Fällen leicht zu einem doktrinären Ton, während die Tagebuchform eine mehr künstlerische Behandlung des Stoffes erlaubt, der dem Leser in dieser Fassung wesentlich lebendiger vor Augen gebracht wird, und daher leichter bei ihm haftet. Ob die Ausführung der Absicht entspricht, kann ich selbst nicht entscheiden, indessen war der erwähnte Grund in erster Linie für mich maßgebend, um ein Abgehen von der sonst üblichen Form der Darstellung zu rechtfertigen, was natürlich nicht heißen soll, daß ich mir deshalb bezüglich der behandelten Materie irgend welche dichterische Lizenzen hätte zu schulden kommen lassen, die Zweifel an der Ernsthaftigkeit der wissenschaftlichen Behandlung des Stoffes begründen könnten.

Sodann aber schützen mich die Tagebuchdaten vor dem Vorwurf, daß einzelne Urteile und Beobachtungen, die ich als solche wiedergebe, inzwischen durch die Ereignisse überholt worden seien. Gewißlich ist die Geschichte seit jenen Tagen weitergeschritten, und der Leser wird in einzelnen Fällen, namentlich in denjenigen Abschnitten, die Rußlands Stellung und Absichten in der Südmandschurei behandeln, davon unterrichtet sein, daß neuere Ereignisse eingetreten sind, die meine eigenen Beobachtungen teilweise ergänzen, teilweise bestätigen. Im Werke selbst ist der Leser an einzelnen Stellen durch Anmerkungen ausdrücklich darauf aufmerksam gemacht worden. Ich bitte daher, sich in solchen Fällen bei der Lektüre dieses Umstandes freundlichst erinnern zu wollen. —

Vielleicht ist zum Verständnis einzelner Fragen, die sich auf Zusammenhänge mit China und dem letzten chinesischen Feldzuge beziehen, die Bemerkung nützlich, daß das vorliegende Werk in vieler Hinsicht eine Fortsetzung meines im selben Verlag erschienenen Werkes „Deutschland in China" ist. Namentlich gilt dieses für die politischen und wirtschaftlichen Abschnitte, zu deren näherem Verständnis ein Zurückgreifen auf das erste, mehr theoretische Buch des erwähnten Werkes zweckdienlich sein dürfte, während die schildernden Kapitel von „Deutschland in China" ihre direkte Fortsetzung in „Durch die Mandschurei und Sibirien" finden.

Lange habe ich geschwankt, ob ich dem Buch eine Karte beifügen sollte. Soweit Sibirien und die Transsibirische Eisenbahn in Betracht kommen, habe ich deshalb davon abgesehen, weil diese Gebiete hinsichtlich der Punkte, die man auf einer kleinen Karte hätte einzeichnen können, ja nicht unbekannt sind, und der Leser des Werkes sicherlich doch im Besitze eines Handatlas ist, der für diesen Zweck völlig ausreicht. Schwieriger gestaltete sich die Frage bei den südmandschurischen Gebieten. Meine eigenen Kartenskizzen behandeln ja nur ein kleines Gebiet, und ich hätte infolgedessen nur mein Itinerar geben können, das aber dem Leser in den wenigsten Fällen die beabsichtigten Dienste geleistet hätte. Infolgedessen begab ich mich auf die Suche nach einer vorhandenen Karte, ohne indessen die zu finden, die ich suchte. Auch hätte es Schwierigkeiten gekostet, um die Namensschreibung der Karten mit der von mir für mein Buch gewählten phonetischen Transskription der Ortsnamen in Übereinstimmung zu bringen. Ich bin mir wohl bewußt, daß ich mich mit meiner Transskription der Eigennamen in Gegensatz zu dem herrschenden Gebrauch stelle. Indessen gehe ich von dem Gesichtspunkte aus, daß ein Name auf einer Karte in erster Linie dazu dienen soll, um dem Reisenden nach Möglichkeit genau den Klang desjenigen Ortsnamens wiederzugeben, der an Ort und Stelle dem Eingeborenen, bei dem der Reisende sich erkundigt, geläufig ist. Meine Methode war stets die: Ich ließ mir einen Namen von einem Eingeborenen an Ort und Stelle solange vorsprechen, bis ich selbst in der Lage war, ihn genau nachzusprechen, und zwar derartig, daß der Eingeborene nichts mehr an meiner Aussprache zu korrigieren hatte. Dann habe ich den Namen in unserm Alphabet genau so niedergeschrieben, wie ich ihn gehört habe. Ich halte diese Methode für die richtige, und kann die Bestrebungen, die namentlich bezüglich Chinas darauf hinauslaufen, eine möglichst einheitliche Transskription der Ortsnamen durchzuführen, wobei postalische Rücksichten eine Hauptrolle spielen, nur dann billigen, wenn die gewählte Transskription dem entspricht, wie der Name an Ort und Stelle ausgesprochen wird. Die Nachteile des Schematisierens sind in solchem Falle größer, als die Vorteile, die die Vereinfachung des spezifisch europäischen Verkehrs mit sich bringt. Allerdings muß ich zugeben, daß ich selbst dieser Theorie gegenüber inkonsequent bin. Ein einzelner kann eben unmöglich gegen eingerostete Fehler ankämpfen, und die Post würde wahr-

scheinlich nicht wissen, wohin sie einen nach „Peking" oder womöglich französisch „Pékin" bestimmten Brief senden sollte, wenn ich auf der Adresse die ortsübliche Aussprache mit „Baitsing" vermerken wollte. Es ist sehr schwer, aus diesem Dilemma einen sowohl der Wissenschaft wie der Praxis gerecht werdenden Kompromiß zu entwickeln. Immerhin aber stehe ich zunächst bei Spezialkarten auf dem Standpunkte, daß die Aussprache des Ortsnamens an Ort und Stelle maßgebend ist für die Transskription. Denn eine Spezialkarte dient in erster Linie der Orientierung eines Reisenden, und dieser ist mit seinen aus der Karte entnommenen Kenntnissen von Weg und Gegend zu Ende, wenn er an ihrer Hand nicht in der Lage ist, mit Hilfe von Eingeborenen den ortsüblichen Namen und den auf der Karte befindlichen Namen derselben geographischen Sache zu indentifizieren. Vielleicht ließe sich insofern ein Kompromiß schließen, als man auf den Karten grundsätzlich die phonetische Transskription nach der ortsüblichen Aussprache durchführt und in Klammern die fehlerhafte, aber leider eingebürgerte Transskription dazusetzt. Speziell für China ist das Kapitel der Transskription der Ortsnamen besonders unerfreulich, und ich habe persönlichen Anlaß, die Frage an dieser Stelle zur Sprache zu bringen. Denn auf meiner Suche nach einer Spezialkarte der von mir bereisten südmandschurischen Gebiete erhielt ich auch das seit nicht allzulanger Zeit vorliegende Blatt „Mukden" der im Erscheinen begriffenen, von der Kartographischen Abteilung der Königlich Preußischen Landesaufnahme herausgegebenen „Karte von Ost-China" in die Hand. Ich war sehr erfreut, als ich von dieser Neuerscheinung Kenntnis bekam, weil ich hoffte, daß dadurch in dem entsetzlichen Chaos unserer Chinakartographie einmal Ordnung geschaffen, zum mindesten aber, daß eine einheitliche Methode dabei versucht werden würde. Mein eigenes Urteil in der Sache bezieht sich zwar auf ein — angesichts des gewaltigen Länderkomplexes China — verhältnismäßig geringes Erfahrungsmaterial. Indessen bin ich auf Grund meiner eigenen Reisen und Aufnahmen in einzelnen Fällen und auf gewissen Strecken in der Lage, genaue Stichproben zu nehmen. Soweit diese für die bisher erschienenen Blätter „Mukden" und „Tsingtau" vorgenommen worden sind, bedauere ich sagen zu müssen, daß die Enttäuschung, die ich nach Prüfung dieser beiden Blätter empfunden habe, eine vollkommene gewesen ist. Ich will hier nur von dem Blatt „Mukden" sprechen, und zwar nur von der Gegend, auf die sich meine persönlichen und direkten Beobachtungen beziehen: Mit einigen wenigen Ausnahmen habe ich keinen der von mir auf der Strecke Tschentschousu-Yinkou aufgenommenen Ortsnamen in Übereinstimmung bringen können mit den auf der Karte verzeichneten. Nun, das ist der allgemeine Fehler und die Klage bei denjenigen chinesischen Karten, die nicht das Sprachgebiet des Mandarinendialektes oder wenigstens des diesem sehr ähnlichen Pekingdialektes umfassen. Denn zumeist — man kann fast sagen regelmäßig — bildet chinesisches Kartenmaterial die Grundlage einer europäischen Chinakarte. Der Kartograph verfolgt gewöhnlich die Methode, die ich selbst auch für meinen Privatgebrauch oft anwende, daß er sich von einem chinesischen Lettré die auf der Karte stehenden chinesischen Charaktere vorsprechen läßt, oder wenn er selbst chinesisch lesen kann, sie sich selbst vorspricht und alsdann phonetisch oder nach bestimmten anderen Grundsätzen transskribiert. Wenn aber ein Europäer das Chinesische in dem Maße beherrscht, daß er eine chinesische Karte lesen kann, dann läßt sich fast ausnahmslos die Regel aufstellen, daß er bestenfalls nur die beiden oben genannten Dialekte, die man fast als einen Dialekt behandeln kann, beherrscht. Der chinesische Lettré spricht selbstverständlich ebenfalls die Sprache der Gebildeten, den Mandarinendialekt, und so kommt es denn, daß man auf den vorhandenen chinesischen Karten fast ausnahmslos die

Transskription der chinesischen Charaktere im Mandarinendialekt findet, gleichviel ob dieser in den betreffenden Gebieten überhaupt verstanden wird oder nicht. Nun ist allerdings der Mandarinendialekt die Sprache der Gelehrten, und da nur ein solcher Beamter werden kann, auch der Beamten, und es giebt natürlich in allen Provinzen Leute, die in der Lage sind, einen Ortsnamen, den man ihnen im Mandarinendialekt vorspricht, zu verstehen — obgleich deren nicht gerade viele sind. Aber so oft auch immer ich dieses Experiment gemacht habe, sowohl in Nordschantung wie in den verschiedenartigsten Dialektgebieten Südchinas, hat mich auch der sogenannte gebildete Chinese immer erst dann verstanden, wenn ich ihm den betreffenden Charakter auf der chinesischen Karte gezeigt habe. Und das Beweisende dabei war stets die Beobachtung, daß der Mann beim Lesen des Charakters diesen zuerst niemals im Mandarinendialekt las, sondern im Ortsdialekt, ein Beweis dafür, daß ihm die Aussprache des Ortsnamens im Mandarinendialekt überhaupt nicht geläufig war — selbst ihm, dem gebildeten Chinesen, nicht! Nun ist doch aber eine Karte sinnlos, zu deren Verständnis man im praktischen Gebrauch ihres Hauptzwecks, d. h. auf der Reise, als Schlüssel immer einen chinesischen Gelehrten oder Beamten in Reserve haben muß, der die betreffende Transskription, vorausgesetzt, daß sie richtig ist, in das ursprüngliche chinesische Schriftzeichen umwandelt, und dann dieses erst wieder im Ortsdialekt ausspricht, sodaß man nach dieser Metamorphose glücklich weiß, wo man sich befindet, oder hin will.*)

Soweit diese Frage! Sie behandelt ein Grundübel der sich auf China beziehenden Kartographie, und ich beklage es daher doppelt, daß das im Erscheinen begriffene deutsche Kartenwerk von Ost-Asien die hier aufgestellten Gesichtspunkte anscheinend völlig außer Acht läßt. Bei dem Blatte „Mukden" mag auch ein Lavieren zwischen chinesischen, russischen und japanischen Karten stattgefunden haben, von denen die beiden letzten in der Transskription ebenfalls außerordentlich zweifelhafter Natur sind, besonders die russischen. Unverständlich bleibt mir trotzdem manches, so, um nur ein Beispiel herauszugreifen, warum der deutsche Kartograph „K i n t s c h o u f u" schreibt und auf der „Erläuterung chinesischer Namen" erklärt „k vor i und ü gleich ts". Wenn nun auch das erste Wort des eben erwähnten Städtenamens an Ort und Stelle ganz deutlich „Tschin" ausgesprochen wird, so käme die Schreibweise mit „ts" der Wirklichkeit doch wesentlich näher. Warum aber wird „k" geschrieben, wo man „ts" lesen soll? Das ist der Standpunkt des Praktikers. Aber das Blatt „Mukden" setzt auch g r o b e F e h l e r in die Welt. Sie beziehen sich hauptsächlich auf die Eisenbahn. Zunächst erklärt der Herausgeber auf dem Übersichtsblatt zu der Karte, daß von den geplanten Eisenbahnen nur die deutschen Projekte aufgenommen worden sind, weil nur für diese ausreichendes Material vorlag. Trotzdem sind auf dem Blatt „Mukden" Eisenbahnen und Eisenbahnprojekte zu finden, die nichtdeutsche Bahnen betreffen. Mit der Befolgung der eigenen Regeln scheint man es demnach nicht so genau zu nehmen. Wenn man aber annehmen darf, daß der Herausgeber oder Bearbeiter dieses Kartenblattes nachträglich in der Lage war, sich das ausreichende Karten-

*) Ein Beispiel für Dialektunterschiede: In Südchina steht ein Fluß auf der Karte als „Pe-kiang". Das ist nordchinesisch und bedeutet „Nord-Fluß". An Ort und Stelle versteht niemand, wenn man nach dem „Pe-kiang" fragt, weil dasselbe Schriftzeichen dort „Pak-kong" ausgesprochen wird. Aus diesem Beispiel geht auch hervor, daß man den Mandarinendialekt keineswegs etwa als die chinesische Schriftsprache bezeichnen kann, die etwa die Stelle des Hochdeutschen vertritt, da die Schriftzeichen eben ganz nach Landstrichen verschieden ausgesprochen werden. Das geht soweit, daß Chinesen und Japaner sogar sich mittels der chinesischen Schriftzeichen verständigen können, ohne daß sie sich verstehen würden, wenn sie sich die Schriftcharaktere jeder in seiner Sprache vorläsen.

material zu verschaffen, das ein Abweichen von seinen bekannt gegebenen Grundsätzen rechtfertigte, so hätte er wenigstens dafür sorgen müssen, daß dieses Kartenmaterial auch in der Tat ausreichte. Das dürfte aber nicht der Fall gewesen sein. Denn während die sogenannte „Imperial Chinese Railway" von Tschentschoufu aus noch eine erhebliche Strecke in der Richtung nach Mukden zu weitergeführt ist, den Talingho in dieser Richtung überschreitet und schließlich erst bei der auf der Karte überhaupt unauffindbaren Station Kobantse ziemlich rechtwinkelig nach SO. abbiegt, läßt der Kartograph des Blattes „Mukden" die Eisenbahn gleich hinter Tschentschoufu nach OSO. abbiegen, überschreitet mit ihr den Talingho nahe seiner Mündung, führt sie durch die nördlich der Kaitschou Bank gelegenen Salzwassersümpfe, läßt sie wenig unterhalb des Ortes Tientschwangtai den Liauho überschreiten, führt sie auf dem linken Ufer des Liauho, die Stadt Yinkou (Niutschwang) mehrere Kilometer südlich lassend, an dieser vorbei und läßt sie schließlich bei der Station „Taschikiau" in die russische „Chinese Eastern Railway" einmünden. Ich will von dem Autor des Kartenblattes nicht voraussetzen, daß er nicht weiß, daß die „Imperial Chinese Railway" bei Niutschwang endet, und daß bei derselben Stadt die „Chinese Eastern Railway" beginnt, daß sich somit in Niutschwang selbst englische (in chinesischem Gewande auftretende) Interessen und russische Interessen in Gestalt von Bahnen begegnen. Auch will ich nicht bei ihm die Kenntnis der Tatsache voraussetzen, daß die von ihm noch als „im Bau" bezeichnete Strecke Tschentschoufu-Mukden von der Station Kobantse ab nicht mehr weitergebaut wird, weil die Russen sich weigern, der englischen Bahngesellschaft zu erlauben, die „Chinese Eastern Railway", die westlich von Mukden entlangführt, zu kreuzen. Das sind in erster Linie politische Fragen, die den Geographen erst in zweiter Linie angehen, obgleich er sie eigentlich auch wissen müßte. Aber als solcher hätte der Kartograph unbedingt wissen müssen, daß eine Eisenbahn nicht durch Salzsümpfe geht, die überdies noch auf der Karte eingezeichnet sind, daß fernerhin eine Eisenbahnbrücke über den Liauho niemals existiert hat, und daß die „Imperial Chinese Railway" auf dem rechten Ufer des Liauho, ziemlich nahe dessen Mündung, endet, während die russische „Chinese Eastern Railway" auf dem linken Ufer des Liauho beginnt, und zwar mehrere Kilometer flußaufwärts von der Fremdenniederlassung an gerechnet. Das sind Fehler, die um so weniger vorkommen durften, als es sich hier um fertige Bahnen handelt. Eine Karte ist eine Urkunde, jedenfalls betrachtet sie der Geograph als solche, und wenn Voraussetzungen in eine Karte aufgenommen werden, die man weder an der Hand von nachgeprüftem Material oder eigener Erfahrung beweisen kann, so ist es Pflicht, dieses dem unbefangenen Kartenleser zur Kenntnis zu bringen. Ich will nichts verallgemeinern und über die ganze Karte „Ost-Asien" aus diesen Gründen ein Verdikt fällen. Aber derartige eklatante Fehler sollte man bei einem von der Kartographischen Abteilung der Königl. Preuß. Landesaufnahme herausgegebenen Unternehmen nicht vermuten. China, das gewaltig große China ist in der Tat noch so wenig in seinen Einzelheiten — auch geographisch — erforscht, und das chinesische Kartenmaterial ist noch so wenig nachgeprüft worden und hat sich schon so oft als irreleitend erwiesen, daß es noch nicht an der Zeit sein dürfte, jetzt schon die Herausgabe einer grundlegenden Karte über China zu bewirken, deren Maßstab groß genug ist, um an sie die Ansprüche zu stellen, die man an Spezialkarten zu stellen ein Recht hat. —

Die in dem vorliegenden Werk befindlichen Abbildungen sind größtenteils Reproduktionen eigener Photographien. Nach einer Anzahl von Photographien, die sich wegen ihrer Unschärfe

oder wegen ihrer unkünstlerischen Komposition nicht zur direkten Reproduktion eigneten, sind von dem Kunstmaler Herrn E. Arriens in Berlin in Tusche und mit der Feder Zeichnungen hergestellt worden. Herr Arriens ist mir ein treuer Mitarbeiter gewesen, dem ich vor allen Dingen für sein verständnisvolles Eingehen auf diejenigen Momente danke, die an den Illustrationen charakteristisch, ethnologisch oder geographisch von Belang sind.

Ich danke an dieser Stelle allen denjenigen herzlichst, die mir bei dem vorliegenden Werke ihre gütige Mithilfe geliehen haben.

Wilmersdorf bei Berlin, Oktober 1902.

Rudolf Zabel.

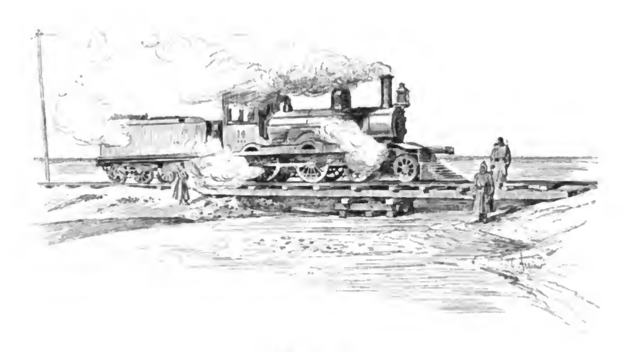
Inhalt.

Verzeichnis der Abbildungen.

(Ein Sternchen vor dem Titel bedeutet: Zeichnung.)

1. Buch.

Durch die Mandschurei.



I. Kapitel.

Von Peking nach dem östlichen Ende der großen Mauer.

1. Von Peking nach Tongku.

Peking, 27. Januar 1901 (Kaisers Geburtstag).

Peking künftige internationale Garnisonsstadt! Man ist bereits dabei, das Gesandtschaftsviertel zu okkupieren, und schon werden die einzelnen Grundstücke vermessen und Pläne gezeichnet für Kasernenbauten. In dem ganzen Viertel zwischen Hattamán und Chienmánn auf der einen Seite und der Sir Robert Hart-Straße auf der anderen findet sich kein einziges Haus mehr, das nicht die Bezeichnung trüge: „Okkupiert“ — von dieser oder jener Gesandtschaft. Die deutsche Gesandtschaft fällt besonders auf. Wenn man durch die Gesandtschaftsstraße geht, so sieht man, daß fast das ganze Viertel, das zwischen dem Gebäude der deutschen Vertretung und dem Hattamán liegt, die Signatur trägt: „Okkupiert von der deutschen Gesandtschaft“. Neuerdings sind auch Zettel angeklebt worden mit der Bemerkung: „Baugelände der deutschen Schutztruppe“. Nur hier und da hat sich eine fremde Macht hineingeschmuggelt, und man findet ihr Siegel auf einem kleinen Chinesengrundstück. Dafür hat aber der deutsche Gesandte wieder in fremden Rayons Grundstücke mit Beschlag belegt. Nachher wird sich die Sache schon machen lassen, da wird so lange ausgetauscht, bis sich alles wohl arrondiert hat. Es wäre gar nicht übel, wenn man diese Politik ins Große übersetzte. Läßt doch England heute schon sein Pachtgebiet in Wei-hai-wei beinahe brach liegen. Einige Leute, die das Gras wachsen hören, munkeln,

England wolle Wei-hai-wei gelegentlich einmal, wenn ganz Schantung deutsch würde, dem deutschen Kaiser zum Geschenk anbieten oder es als Tauschobjekt benutzen à la Helgoland. Das ist natürlich Unsinn. Freilich wäre es nicht übel, wenn auch wir in anderen Interessensphären so ein kleines verhältnismäßig wertloses Stückchen hätten, das wir bei Gelegenheit preiswert und nutzbringend absetzen könnten. Jedenfalls würde das schließliche Arrangement der Mächte innerhalb Chinas in einem solchen Falle für uns gar nicht so sehr gefahrbringend sein, wenn wir uns für diesen Fall beizeiten vorsehen würden. Wer im Augenblick der Teilung am meisten hat, behält nach menschlichem Ermessen auch am meisten.

Da mich nun aber die Familiensorgen des künftigen internationalen Forts dicht neben dem Kaiserpalast in der heiligen Stadt Peking wenig interessieren und ich namentlich eine heftige Abneigung dagegen habe, das sich in den nächsten Monaten in Peking entwickelnde Garnisonleben mit allen Unliebsamkeiten des Kommiß mitzumachen, so entschließe ich mich zu einem Abstecher nach der Mandschurei, von wo noch Gerüchte von Krieg und Kriegsgeschrei selbst bis nach Peking dringen. Dort hoffe ich noch ein dankbares Arbeitsfeld zu finden. So packe ich denn heute die für die Reise notwendigsten Sachen zusammen, erkläre dem getreuesten meiner chinesischen Boys, Wang-fa-hsian, daß wir morgen früh um 1/28 Uhr auf dem Bahnhof Peking, gegenüber dem Himmelstempel, mitsamt unserer Bagage eintreffen müssen, und bedeute ihm, er soll sich auf eine längere Tour gefaßt machen. Er hat wie gewöhnlich nichts dagegen.

* * *

28. Januar.

Wer die Politik Rußlands in Ost-Asien in den letzten Jahren aufmerksam verfolgt hat, konnte kaum im Zweifel darüber sein, daß Rußland die Wirren des Jahres 1900 dazu benutzen würde, sich für sein Spezialkonto irgend einen Vorteil zu sichern. Von Jahr zu Jahr sieht man die Fortschritte Rußlands auf Gebieten, auf denen man sie nie erwartet hätte, besonders den Geldleuten kam das außerordentliche Prosperieren der Russisch-chinesischen Bank etwas überraschend. Aber bei uns in Deutschland heißt es der Frage: „Rußland in Ost-Asien" gegenüber stets: „quieta non movere!" Wenn die Massen aber in Fluß sind, auch dann noch sie fließen lassen, wohin sie wollen, geht doch wohl nicht gut an. Wir können meines Erachtens uns Rußland gegenüber unmöglich damit begnügen, daß wir uns seiner ostasiatischen Politik gegenüber auf den Standpunkt des „laisser faire, laisser aller" stellen. Auf der anderen Seite heißt es bei den Handelsmächten, die gemeinsame Interessen in Ost-Asien besitzen: „Rußland ist unser Aller einziger Feind, den wir in Ost-Asien haben". Es ist durchaus notwendig, in dieser Frage einmal eine Stellung zu gewinnen. Rußland hat seine ganze Truppenmacht nach der Mandschurei zurückgezogen. Niemand weiß, was es dort treibt, welches seine politischen Intentionen, welches seine handelspolitischen Wünsche und Errungenschaften sind. Die englische Presse behauptet, Rußland habe die Mandschurei annektiert. Niemand weiß, ob es wahr ist. Die Mandschurei ist nachrichtendicht. Ich werde versuchen, in das Geheimnis einzudringen. Leicht wird diese Aufgabe nicht sein.

* * *

Die Eisenbahn von Peking nach Tientsin und weiter befindet sich seit ihrer völligen Instandsetzung in deutschen Händen. Vier Kompagnien des Eisenbahnregiments haben die Aufgabe erhalten, die Bahn in Betrieb zu nehmen. Es ist bekannt, daß alle Nationen sich an der Reparatur der Eisenbahnstrecke beteiligt haben. Graf Waldersee betrachtete die Wiederherstellung dieser Verbindung zwischen Peking und dem Meere als eine der ersten und wichtigsten Aufgaben, die bei seinem Eintreffen noch zu erfüllen waren, und so war denn das Werk emsig gefördert und schließlich Mitte Dezember 1900 vollendet worden. Am meisten wurde die Arbeit aufgehalten durch den Wiederaufbau der zerstörten Brücken, besonders der großen Peihobrücke bei Yangtsun, deren Bau dem deutschen Eisenbahnbataillon unter Major Bauer zugefallen war. Gesichert wird die Linie durch zahlreiche Etappenstationen aller Nationen, die sich sowohl an der Bahnstrecke als auch an der Landstraße hinziehen und eine völlig sichere und gefahrlose Reise von Peking aus gestatten. Die ersten Etappen von Peking aus gerechnet, die an der Eisenbahn liegen, gehören den Japanern. Die folgenden sind meistens deutsch oder französisch.

Die Bahnstrecke führt jetzt näher an Peking heran, als es vorher der Fall war. Bei der großen Abneigung gegen das Dampfroß, die die Chinesen bisher haben zutage treten lassen, wollten sie nicht gestatten, daß der Schienenweg bis nahe an die Stadt heranführe, obgleich die Eisenbahn — zwar mit meist englischem Kapital erbaut, — unter chinesischem Staatsschutz steht und, dem Namen nach wenigstens, chinesische Staatsbahn ist. Sie führt den stolzen Namen „Imperial Chinese Railway“. Jetzt ist die Bahn verlängert worden und geht direkt bis in die Stadt Peking hinein, zwar nicht in die Tatarenstadt, sondern nur in die Nähe des mittleren der Südtore der Chinesenstadt. Aber der Bahnhof, resp. der Platz, auf dem der Bahnhof einmal stehen soll, liegt gerade zwischen zwei hohen Heiligtümern Chinas, zwischen dem Himmelstempel und dem Agrikulturtempel, seitlich der Straße, die geradlinig auf den Kaiserpalast zuführt. Um die Bahn in die Stadt hineinzuleiten, hat man in die Stadtmauer eine Bresche gelegt. Das ist an sich schon eine Beleidigung schlimmster Sorte für die gute Stadt Peking. Dadurch, vor allen Dingen aber durch den Umstand, daß die Lokomotive nunmehr mitten zwischen den heiligsten Heiligtümern Chinas, in denen nur der Kaiser opfern darf, ihren Weg nimmt, dürfte das „Föngschui“, das „Geheure“ des Ortes, auf das die Chinesen einen so hohen Wert legen, gründlich verdorben sein. Wenn die Chinesen so könnten, wie sie wollten, dann würden sie nach der Wiederherstellung des Friedens mit dieser Bahnstrecke zweifellos genau so verfahren, wie sie seinerzeit mit der ersten Bahn Shanghai-Wusung verfahren sind, die sie angekauft, aufgerissen und nach Formosa verschifft haben, damit sie dort verrosten sollte.

* * *

Daran muß ich unwillkürlich denken, als ich in dem gut geheizten Wagen, bei etwa 10 Grad Réaumur unter Null draußen, durch die Mauerbresche hindurchfahre, und als es nun hinausgeht in die öde Gegend zwischen Peking und der See. Diese Straße ist historisch geworden, auf ihr haben die größten und wichtigsten Operationen mehrerer Feldzüge stattgefunden, und das Land rechts und links zeigt am meisten von allen Straßen, die ich in China

gezogen bin, das Bild der Zerstörung, der Verwüstung. Aber schon ist die aufbauende Kraft wieder in ihre Rechte getreten. Dem betriebsamen und ordnungsliebenden Sinne der Deutschen und Japaner, die sich in dieser Hinsicht gleichen, ist es zu danken, daß überall schon wieder schmucke Stationshäuser auf den Trümmern der alten aufgebaut worden sind, daß man in der Nähe der Stationen nett und sauber zurechtgemachte Häuschen findet, in denen die Soldaten ihre Unterkunft finden, und daß sich nach und nach wieder ein reges Leben und Treiben unter den Chinesen geltend macht, die zurückgekehrt sind, ihre Häuser wieder aufbauen und ihren Acker wieder zu bestellen anfangen. Auffallend ist der Kleinhandel, der sich längs der Bahnlinie wieder entwickelt hat. Da kommen Chinesen in ganzen Scharen an und offerieren Backwerk, oder Eier, oder Früchte, oder die parfümierten amerikanischen Cigaretten, die sich bei den Soldaten in Ermangelung anderer großer Beliebtheit erfreuen. Der Chinese findet sehr bald die Gelegenheit heraus, ein Geschäft zu machen, und vor allen Dingen handelt er gern mit Europäern, weil er von diesen bessere Preise erlangt. Der Kuli, der nicht viel zu verlieren hat, hat sich wohl selten besser gestanden und nie mit so hohen Löhnen oder Prozenten gearbeitet, als wie in der Zeit der Okkupation der Provinz Petschili.

Wir passieren alle die Orte, bei denen Gefechte stattgefunden haben, wir kommen nach Langfang, das aus der Seymour-Expedition bekannt ist. Die Gegend ist rechts und links die gleiche, Felder und nochmals Felder, die ganze Landschaft grau in grau getaucht, und nur hin und wieder ein paar dürre Zweige, die sich zum Himmel strecken und meistens die Friedhöfe in der Nähe von Dörfern bezeichnen. Schließlich kommen wir — es ist gegen Mittag — an eine große Brücke, die rekonstruierte Bahnbrücke bei Yangtsun. Der Peiho ist gefroren, mehrere Djunken liegen im Eise fest, und darüber streckt sich aus den geretteten Eisenteilen und Holzbalken provisorisch zusammengebaut die Peihobrücke. Wir sind auf der Station Yangtsun angelangt. Ein freundliches, ziemlich großes Stationsgebäude. Es ist beflaggt und mit Guirlanden bekränzt, auf ein Papierschild ist ein großes „W. II." aufgemalt. Es ist noch der Schmuck von der gestrigen Kaisersgeburtstagsfeier. Auf allen Stationen der Bahn hat man geflaggt und Grünes angebracht, soweit man solches hatte. Auch die fremdländischen Etappenstationen haben sich geschmückt.

Gegenüber dem Bahnhofsgebäude weht eine deutsche Flagge über einer Reihe von Baracken, daneben die Flagge des Roten Kreuzes. Ein Lazarett! Auf der Station herrscht Leben und Treiben, wie überall. Unter die Soldaten des Eisenbahnregiments, die den Zug bedienen, mischen sich die Infanteristen, die hier auf Etappe liegen. Der Etappenkommandant befindet sich persönlich an der Bahn, wie wohl an jedem Tage und zu jedem Zuge. Die Eisenbahn ist für ihn dasselbe, was für uns zu Hause die Zeitung oder die Kneipe ist. An der Station hört er die Neuigkeiten aus Peking oder aus Tientsin, dort begrüßt er alte Freunde und Kameraden und macht neue Bekanntschaften. Er erzählt, was er selbst Neues erfahren hat, und die Durchreisenden packen mit ihren Kenntnissen aus. Dichtung und Wahrheit — alles durcheinander. Und geklatscht wird bei solchen Gelegenheiten — mehr als in einem Kaffeekränzchen!

Ich mache das Wagenfenster auf und schaue hinaus. Da kommt ein biederer Musketier mit einem großen Bottich an, in dem etwas Dampfendes ist, und ruft durchs offene Fenster:

„Wut ju Thee hewwen?" „Wat kost denn?" antwortet's. „Dat kost gornüst!" „Na denn kömm man rin in de gute Stöbe!" Der biedere Holsteiner kommt mit seinem Bottich in den Waggon, die Kochgeschirrdeckel werden abgehoben, und dann wird geschöpft. Währenddessen werden Neuigkeiten ausgetauscht, und es wird politisiert nach Herzenslust. Hier an der Bahnstrecke liegen die „neunten Kompagnieen" auf Etappe. Die Jungens sind zuletzt herausgekommen und reden jetzt schon wieder von nichts anderem, als vom „wedder to Hus gohn".



Inneres eines der Peitangforts (S. 12).

Das Signal zur Abfahrt wird gegeben, der Theemann springt mit seinem Bottich vom Zuge, der schon wieder in Bewegung ist. Die Gegend wird eben so öde, wie sie bisher war, und müde vom Sehen lehne ich mich in meine Ecke zurück. Es ist bereits Spätnachmittag, als wir in den Bahnhof von Tientsin einfahren. Da hat sich seit meinem letzten Aufenthalt manches verändert. Das Bahnhofsgebäude ist wieder fertiggestellt, damals hatten die Russen die Bahn, jetzt steht sie unter deutscher Verwaltung. Und vor allen Dingen eins, die Kulis sind unglaublich unverschämt geworden. Sie drängen und stoßen sich um den Reisenden, sie fallen über mein Gepäck her, das sie zu dem Zuge nach Tongku hinüberschleppen wollen, und einer verprügelt den anderen, um ihm den Verdienst wegzunehmen. Ich habe im ganzen sechs Gepäckstücke, von

denen zwei je etwa einen Centner wiegen, die anderen dagegen nur wenige Pfund. Im Umsehen habe ich zehn Kulis um mich, je vier wollen die großen Koffer tragen, und von den anderen Gepäckstücken kommt auf jeden Kuli eins. Das leichteste wiegt etwa ein Pfund, der Kerl hebt aber daran, wie wenn es eine Centnerlast wäre. Schließlich gelingt es meinem Boy, einem vierschrötigen starken Schantung-Mann, mit Hilfe von reichlich ausgeteilten Backpfeifen und Kopfnüssen die zudringliche Schar auf vier zu reduzieren, die das Gepäck zusammenbinden und mit ihren Bambusstangen ohne große Anstrengung forttragen.

* * *

Will ich den Anschluß nach Schanhaikwan nicht versäumen, dann muß ich noch am selben Tage bis Tongku weiterfahren. Es ist doch ein großer Unterschied zu konstatieren in der Beförderung früher und jetzt. Die Russen, die zur Zeit des Eintreffens des Ostasiatischen Expeditionskorps den Bahnbetrieb unterhielten, brauchten regelmäßig an die drei Stunden, um die Entfernung zwischen Tientsin und Tongku zurückzulegen, jetzt geht es in knapp einer Stunde. Überhaupt läßt sich über den Betrieb auf der Linie seitens der Deutschen nur das Beste sagen. Unsere Eisenbahner haben hier Aufgaben zu erledigen gehabt, die nicht nur interessant waren, sondern auch an die Leistungsfähigkeit der Truppe hohe Ansprüche stellten. Der Betrieb der Strecke erfolgt im Unterschied zu den Russen, die kein Geld nahmen, gegen Bezahlung. Ich werde mir die kleinen geschriebenen, teils auch schlecht gedruckten Billets als interessante Erinnerungen sorgsam verwahren.

In Tongku treffe ich mehr oder weniger alles beim alten. Ich steige in dem sogenannten „Foreign-Hotel" ab, das mich nach dem Sturm auf die Peitangforts bereits einmal liebevoll aufgenommen hatte. Jetzt hat sich der „Hotelier", übrigens ein neuer Wirt, nicht mehr der Armenier, sondern ein galizischer Jude, ein wirkliches Fremdenzimmer eingerichtet. Dieses beziehe ich. In dem Zimmer steht auch ein Bett, ein wirkliches, richtiges Bett! Seitdem ich meinen Fuß bei Taku vom „Rhein" heruntergesetzt habe, ist dieses wieder das erste wirkliche Bett, in dem ich geschlafen habe. So lange waren ein paar wollene Decken, ein chinesischer Schafspelz und ein gut geheizter Kang meine einzigen Schlafrequisiten. Und ich fühlte mich bei diesen wohler, als später in einem richtigen weichen Bett.

* * *

Tongku hat es während des Feldzuges zu einer gewissen Berühmtheit, besser gesagt, Berüchtigtkeit gebracht, nämlich als derjenige Ort, an dem Hab und Gut aufhörten, sicher zu sein. Bekanntlich gingen sämtliche Waren und Proviante, die nach dem Innern der Provinz Petschili bestimmt waren, über Tongku. Solange der Peiho oder doch wenigstens die Rhede von Taku eisfrei war, war Tongku der einzige Verladeplatz. Seitdem die Rhede zugefroren, ist es wenigstens Umladeplatz für die mit der Bahn von Schanhaikwan kommenden Waren. Das gleiche gilt für die nach Europa bestimmten Sendungen aus dem Innern. Infolgedessen

findet man dort zeitweilig ziemlich bedeutende Warenbestände aufgespeichert. Wenn man nun die Zahl der verloren gegangenen, d. h. gestohlenen Waren vergleicht mit der Summe der importierten Waren, so kommt ein ganz erheblicher Verlustprozentsatz heraus. Es giebt wohl nur wenige Truppenkörper, die nicht von gestohlenen Sendungen, insbesondere Getränken, berichten könnten. Der Haupt„platz" für diese Diebstähle war aber Tongku. Das Geschäft wurde hier geradezu im großen betrieben, und es sei gleich bemerkt, daß nicht die Chinesen die Diebe



Ein Opfer chinesischer Zerstörungswut (S. 12).

waren, sondern europäische Soldaten. Auch hätten die Diebstähle niemals in diesem Umfange stattfinden können, wenn die Spitzbuben nicht von den Geschäftsleuten in Tongku selbst unterstützt worden wären. Mit dankenswerter Offenheit erzählt mir der Wirt des Foreign-Hotel verschiedene Einzelheiten. Da kam es vor, daß Kosaken — meistens werden Russen als die Stehlratten bezeichnet — gekommen sind, die einen Ochsen anboten, ein andermal 500 Sack Mehl, den Sack zu 50 Cent, dann wieder eine Kiste Bier, eine Kiste Sekt, ja ganze Djunkenladungen wurden verkauft. Die Diebe schonten aber auch ihre Abnehmer nicht, sie brachen bei diesen

selbst wieder des Nachts ein und raubten und plünderten, was sie finden konnten. Am anderen Tage gingen sie dann zum Konkurrenten und setzten die Ware da wieder ab. Manchmal kam es vor, daß dem einen Waren gestohlen wurden, die der andere kaufte, um sie sich wieder stehlen zu lassen und beim ersten Besitzer am nächsten Tage wiederzufinden. Es scheint zu jener Zeit eine Art von Kommunismus unter den Krämern in Tongku geherrscht zu haben, wenigstens unter den hergelaufenen Abenteurern, und deren gab es eine ganze Anzahl. Bei einem der „Kaufleute" fand man einen größeren Posten von eingemachten Früchten, die für die deutschen Lazarette bestimmt und gestohlen worden waren. Ihn traf die verdiente Strafe in zwei Jahren Gefängnis und einer Geldbuße von 3000 Dollar.

Zur Illustration noch eine niedliche Geschichte, die mir der mitteilsame Wirt in einem unbeschreiblich komischen Gemisch von österreichischem und jüdischem Jargon erzählt: „Hab' ich gekauft von'n Kosak en Ochsen — um zwanzig Doller. Kommt der Max zu mir, zeig' ich ihm d'n Ochsen, sagt er, das is mein Ochse, hat mr mir gestohlen de Nacht. Sag ich zum Max: ‚Max, sag ich, hat mr dr Ochse gekost zwanzig Doller, wo ich hab gegeben 'n Kosak. Sind mr beide Geschäftslait', gut ich geb Dr d'n Ochsen zurück, wenn De mr giebst zurück meine zwanzig Doller'. ‚Gut', sagt der Max, sagt 'r, ‚geb 'ch Dr zwanzig Doller'. Giebt er mir zwanzig Doller, nemmt d'n Ochsen und geht ab. Hol ich mr den Kosak, sag zu ihm: ‚Du Hund, haste gestohlen d'n Ochsen, wo De hast mr verkauft for zwanzig Doller, bei'n Max! Hab ich müßt geben zurück d'n Ochsen zu den Max, giebst De mir zurück de zwanzig Doller'. Hat der Max gehabt zurück seinen Ochsen, hab ich selbst gehabt zurück meine zwanzig Doller von'n Max, dazu zwanzig Doller von'n Kosak. Hab 'ch verdient zwanzig Doller rein."

So macht man in Tongku Geschäfte.

2. Eine vielumstrittene Bahnstrecke.

29. Januar.

Nach allen den Strapazen, die das Expeditionsleben mit sich brachte, kommt mir das Bahnfahren wie ein reines Vergnügen vor. Überhaupt lernt man die Errungenschaften unserer europäischen Kultur erst schätzen, wenn man sie entbehrt hat. Wir haben zu Hause gut schelten auf Eisenbahn, auf Post und Telegraph, wenn sie einmal nicht so funktionieren, wie wir es gern möchten. Diese Institutionen richtig würdigen, das lernt man erst im Auslande.

Freilich auch in China giebt es keine ungetrübte Freude, wie ich bald wieder merken soll. Habe ich mich schon darauf gefreut, nun auch weiterhin einen schönen geheizten Wagen zu haben, so bin ich sehr enttäuscht, als ich in Tongku in ein Abteil „erster" Klasse einsteige, dessen Fenster zum Teil zerschlagen sind und dessen Wände noch die Löcher zeigen, die die feindlichen Kugeln gerissen haben. Notdürftig hat man die Holzjalousien heraufgezogen, aber das hilft wenig gegen die Eisluft, die jetzt durch die Kugellöcher und sonstigen Undichtigkeiten des Wagens pfeift. Zwar steht ein Öfchen in dem „Salonwagen", aber das hat zu viel Zug, so daß der Eisenbahnsoldat, der wegen des nicht brennenden Ofens von dem zugführenden Unteroffizier von fünf zu fünf Minuten die schönsten Kasernenhofblüten zu hören bekommt, eine

halbe Kanne Petroleum darauf verwendet, um das Feuer in Gang zu bekommen. Aber es will trotzdem nicht brennen. Endlich gelingt es den vereinigten Bemühungen des Soldaten, des Unteroffiziers, eines mitfahrenden Kosakenstabsarztes und meiner Wenigkeit, das Feuer zum Brennen zu bringen. Wir beiden letzteren erbieten uns dann freiwillig, auf den Ofen zu achten, natürlich nicht etwa aus Humanität, sondern aus purem Egoismus. Aber der eiserne Kamerad nützt nicht viel. Das Rohr, das als Schornstein dient, geht durch ein großes viereckiges Loch in der Wagendecke ins Freie, und alle Wärme wählt denselben Weg.



Not-Bahnsteig bei Hangkou (S. 12).

In diesem Zustande haben die Deutschen den Bahnbetrieb von den Russen erst kürzlich übernommen. Der Ofen ist schon eine neue Errungenschaft. Die Russen haben, ehe sie die Bahn den Deutschen übergaben, alle Heizkörper herausgenommen. Aber sie haben nicht allein diese entfernt, die Wagen nicht repariert und die Maschinen verschmutzen lassen, sondern sie haben auch den weitaus größeren Teil des rollenden Materials, besonders Maschinen, auf die Strecke hinter Schanhaikwan gebracht, die sie dauernd zu behalten beabsichtigen.

* * *

Morgens gegen 10 Uhr verläßt der Zug den Bahnhof Tongku. Wir durchfahren das Gelände, auf dem die Peitangforts liegen. Sie sind durch kleine Wachen besetzt. Auf ihnen wehen die deutsche und die russische Flagge. — Station Peitang! Der Zug hält, ein kleines Detachement deutscher Artilleristen von der schweren Haubitzenbatterie, die in Tongku liegt, steigt aus und marschiert nach dem Fort hinüber, um die dort liegenden Kameraden mit frischem Proviant, vor allen Dingen mit Wasser zu versorgen. Die Gegend verdient eigentlich totgeschwiegen zu werden. Sie ist trostlos. Zwischen den Fahrdämmen, die die Forts miteinander verbinden, und wo im vergangenen Herbst, als wir die Werke im Sturmschritt nahmen, noch alles voll Wasser war, ist jetzt alles trocken, gefroren, und der unregelmäßige Boden mit einer weißen Schicht überzogen, die nicht Eis oder Schnee ist, sondern Salz, das sich aus dem brakigen, verdunsteten Wasser abgesetzt hat. Der Zug überschreitet jetzt den kleinen Fluß, der die Forts I und II von den übrigen trennt. Ich zähle einschließlich der großen, mit Wällen umgebenen Soldatenlager im ganzen sieben Befestigungen. Am Bahndamm liegt eine aus dem Geleise geworfene Maschine.

* * *

Nach etwa anderthalbstündiger Fahrt heißt es „Aussteigen!“ Wir sind am Hangho angelangt und zwar bei der Station Hangkou. Die Brücke über den Fluß ist zerstört. Man muß umsteigen in einen anderen Zug, der auf der gegenüberliegenden Seite des Flusses steht. Kaum hält unser Train, da strecken sich auch schon hundert Kuliarme unserem Gepäck entgegen, ebenso werden die gesamten, zur Weiterbeförderung bestimmten Güter, Postsäcke u. s. w. ausgeladen und von den Kulis über eine ziemlich breite und feste provisorische Holzbrücke getragen. Die Russen, die die Bahnstrecke bis Schanhaikwan repariert hatten, verzichteten darauf, sich der beschwerlichen Arbeit dieses Brückenbaues zu unterziehen, und ich glaube, auch die Deutschen werden die Wiederherstellung den Eigentümern der Bahn überlassen, zumal die Reparatur so lange Zeit in Anspruch nehmen würde, daß mittlerweile die Rhede von Taku wieder offen und damit die Bedeutung der Eisenbahn für kriegerische Zwecke wesentlich vermindert ist.

In Hangkou macht sich bereits Mangel an Personenwagen fühlbar. Wir besteigen daher einen Wagen „zweiter“ Klasse, der sich von dem Salonwagen „erster“ Klasse dadurch unterscheidet, daß die Holzbänke keine geschweiften, sondern gerade Lehnen und Sitze haben, etwa wie in den besseren Wagen vierter Klasse bei uns zu Hause. Dafür besitzt dieser Wagen aber den großen Vorteil, daß er ausgezeichnet geheizt ist, und dieser Umstand wiegt alle Nachteile reichlich auf.

Außer dem Kosakenstabsarzt, der sich in seinen dicken Pelz einhüllt und ihn trotz des glühenden Ofens nicht auszieht, befinden sich im Abteil noch drei deutsche Offiziere, der Major Borkenhagen, Abteilungschef der schweren Feldhaubitzenabteilung in Tongku, Hauptmann von Lortzing vom Feldartillerieregiment in Tientsin und der Feuerwerkerleutnant Deutsch. Diese drei Herren bilden eine Kommission, deren Aufgabe es ist, ihr Urteil abzugeben über die von Deutschland in China erbeuteten Geschütze, und diejenigen auszusuchen, die ins Zeughaus kommen sollen. Die Herren sind bereits in den Arsenalen in Peking und Tientsin, sowie in den Taku-

und Peitangforts gewesen und haben dort ihre Anordnungen getroffen. Jetzt reisen sie nach Schanhaikwan, um die in den dortigen Forts gefundenen Geschütze einer Inspektion zu unterziehen. Auf dem Bahnhofe in Tongku konnte man bereits einen ganzen Zug sehen, der ausschließlich mit chinesischen Kanonen aller Art, darunter einer Anzahl herrlich gearbeiteter, alter Bronzegeschütze beladen war, die man im Zeughause wird bewundern können.

Ich habe es oftmals aussprechen hören, daß wir China doch eigentlich einen rechten Schaden gethan hätten durch die Wegnahme und Zerstörung so vieler Geschütze und Waffen. Ich kann dem gegenüber nur immer wieder darauf hinweisen, daß Petschili nur eine Provinz Chinas ist, und daß unsere Truppen, d. h. die internationalen Truppen, bei weitem nicht einmal ganz Petschili abgestreift haben. Freilich die Arsenale in Tientsin, Peking und in einigen anderen Städten sind zerstört worden, und die Peitangforts und Takuforts werden geschleift werden, vielleicht auch die Lutai- und die Schanhaikwanforts. Aber Forts giebt es noch viele in China, und Waffen und Munitionsvorräte haben wir fast in jeder größeren Stadt gefunden oder vielmehr auch nicht gefunden. Also seien wir nicht zu hochgemut ob unserer Erfolge in China. Wir haben China kaum die Haut geritzt, und dieses hat viel zu viel Spannkraft, als daß es auch in der Zukunft so leicht genommen werden dürfte, wie man es in der Vergangenheit getan hat.

* * *

Zeitig am Nachmittag nähern wir uns dem Orte Lutai. Er ist wohl am meisten bekannt geworden durch die Armee, die beim Eintreffen der vereinigten Streitmächte von dort abrückte und nicht wieder gesehen wurde. Gegen sie richtete sich eine Reihe militärischer Operationen, ohne daß man ihrer habhaft werden konnte. Diese Armee lag in nicht weniger denn 17 Forts, die die eigentliche Stadt gürtelförmig umschließen. Doch sind es keine Forts in unserem Sinne, sondern befestigte und mit Geschützen montierte Militärlager. Seit dem Abzug der Chinesen haben die Russen in den Forts eine Wache unterhalten, seitdem aber die Russen die Bahn den Deutschen übergeben haben, liegt in dem größten eine Besatzung von — sechs Mann.

Die Stationsgebäude an dieser Strecke sind nicht so vornehm und elegant, wie an der Strecke Peking-Tongku, zum größten Teil sind sie erst in der jüngsten Zeit von den deutschen Soldaten mit Balken und Wellblech, das man untermauert hat, aufgebaut worden. Ich begrüße in Lutai den dort stationierten Offizier des Eisenbahnregiments, der sich aus diesen beschränkten Mitteln ein recht gemütliches Heim aufgebaut hat, klein, aber niedlich.

Die nächste Station ist Kaiping, bekannt durch seine Kohlenminen. Sie gehören der Chinese Engeneer and Mining Co. und liefern eine vorzügliche Kohle, mit der nicht allein Tientsin, sondern auch ein großer Teil der in den nordchinesischen Gewässern verkehrenden Dampfer versorgt wird. Es ist eine gute fette Kohle, weit wertvoller als die japanische, die zu schnell wegbrennt.

* * *

Die Gegend fängt jetzt an etwas freundlicher zu werden. Hier und da treten Höhenzüge ziemlich dicht an die Bahn heran, die Felder sind wohlbestellt und zeigen eine gute Pflege; an den Stationen bieten die Chinesen Früchte, Kastanien, Nüsse, Kuchen u. dgl. zum Kauf an. Aber auch Bettler und Kranke, zum Teil unglückliche Aussätzige, drängen sich an die Wagen heran und bitten um Almosen. So geht die Fahrt ohne Abwechselung weiter, bis wir, bereits in der Dunkelheit, gegen 7 Uhr abends in Tangschan anlangen, das ungefähr auf halbem Wege zwischen Tongku und Schanhaikwan liegt. Der Zug geht heute nur bis zu dieser Station, wir steigen also aus und werden von der dort stationierten deutschen Etappe freundlich aufgenommen.

Der Bahnhof Tangschan ist verhältnismäßig elegant und groß. Man hat dort einen gut betonierten Bahnsteig und ein richtiges großes Stationsgebäude. Der Ort ist recht bedeutend, besonders wegen der in der Nähe befindlichen Gruben und wegen der großen Fabrikgebäude, die sich hier im Anschluß an die Eisenbahn etabliert haben. Vor allen Dingen befinden sich hier Eisenbahnbauwerkstätten, Eisengießereien und Maschinenfabriken von ziemlichem Umfange. Gegenwärtig stehen sie freilich noch still, weniger deshalb, weil es nichts zu thun gäbe oder weil diese Gegend besonders von Boxern oder Truppen zu leiden gehabt hätte, sondern weil die chinesischen Arbeiter, die größtenteils aus Hongkong oder Schanghai stammten, zu Beginn der Boxerunruhen nach ihrer Heimat geflohen und noch nicht zurückgekehrt sind. Auch verschiedene große Missionshäuser stehen in Tangschan, die Missionare haben es freilich ebenfalls vorgezogen, sich frühzeitig in Sicherheit zu bringen. In einem dieser Gebäude hat sich die deutsche Etappe einquartiert; man hat dort eine Anzahl von Fremdenzimmern eingerichtet. Alles ist zwar kriegsmäßig einfach, aber nett und sauber — wie in einem Hotel, und wird auch so gehandhabt, weil man jeden Abend mit den Zügen Gäste zu erwarten hat, die nirgends anders untergebracht werden können. Es ist unter diesen Umständen selbstverständlich, daß man nicht umsonst wohnt. Die Preise sind aber Selbstkostenpreise, und es wird nicht einmal das Zimmer berechnet. Jedenfalls hat der Offizier, dem die Wirtschaftssorgen obliegen, alle Arrangements mit einer geradezu rührenden Sorgfalt und mit großer Umsicht getroffen, ein Beweis dafür, daß der deutsche Offizier, wenn es von ihm verlangt wird, selbst Hotelier spielen kann.

So feiern wir denn am Abend im Etappenhotel ein fröhliches Wiedersehen, der Major, der Hauptmann, der Feuerwerker, der russische Kosakenstabsarzt, der übrigens als Gast des Deutschen Reiches behandelt wird und nichts zu zahlen hat, und ich. In der angenehmen Gesellschaft der Etappenoffiziere mundet uns das Diner trefflich, nachdem wir die beiden Tage vorher „aus der Kiste" gefuttert haben, und erst spät suchen wir unser Lager auf.

In der Nacht wird die Station mehrmals von einem höher gelegenen Friedhof aus beschossen. Nachts zuvor hat ein Posten einen Chinesen, der ihn attackierte, erschossen, und die Chinesen wollen sich offenbar rächen.

Übrigens soll die Freude mit dem schönen Etappenhause bald ihr Ende erreichen. Die rechtmäßigen Besitzer haben sich bereits wieder angemeldet und verlangen ihr Haus zurück. Zwar sind Unterhandlungen wegen eines Kompromisses unterwegs, aber die Missionare bestehen

auf ihrem Schein. Da wird denn die deutsche Etappe wohl bald aus dem schönen Grundstück, das sie sich mit vieler Mühe eingerichtet hat, ausziehen müssen.

* * *

30. Januar.

Heute morgen um 10 Uhr geht der Zug in der Richtung nach Schanhaikwan weiter. Wir kommen in gebirgige Gegend, dieselbe Formation wie in ganz Nord-China, kahle baumlose Hügel und dahinter blaue, zum Teil schroffe Spitzen; die einzelnen Höhenzüge sind durch ziemlich flache Thäler getrennt, in denen sich die Eisenbahn ihren Weg sucht. Freilich kommt es mir vor, als ob die Gegend hier wohlhabender sei als im Süden. Man kann schöngebaute Häuser sehen, gutgepflegte Felder, und vor allen Dingen sehr viel mehr Bäume. Die Ortschaften sind durchweg das Schönste an der Landschaft.

Einige Kilometer von Tschingwangtau, dem Konkurrenzhafen von Schanhaikwan, den speziell die Engländer ausgebaut und instand gesetzt haben, überschreiten wir einen ziemlich breiten Fluß auf einer nahezu fünfhundert Meter langen Brücke, die sich ungefähr zehn Meter über den Wasserspiegel erhebt. Als wir auf der Station Tschingwangtau eintreffen, wo auch ein ziemlich starkes Detachement deutscher Truppen liegt, ist es bereits dunkel. Der eigentliche Hafen liegt ungefähr eine Stunde von der Station entfernt. Die Engländer haben eine Verbindungsbahn dorthin gebaut, die aber keinen direkten Anschluß an die Geleise der Hauptlinie hat. Warum man den Anschluß nicht baut, weiß ich nicht. Im allgemeinen gilt die Regel, daß Schanhaikwan und Tschingwangtau sich gegenseitig ergänzen. Wenn nämlich der Wind von Südosten kommt, ist Schanhaikwan gewöhnlich vereist, kommt der Wind von Nordosten, so kann man in Tschingwangtau nicht landen. Die Engländer legen gegenwärtig wohl deshalb solchen Wert auf diesen Hafen, weil sie in Schanhaikwan die ungemütliche Nachbarschaft der Russen haben. Andererseits hat sich Rußland geweigert, zu den von den vereinigten Mächten vorgenommenen Hafenerweiterungsarbeiten in Tschingwangtau beizusteuern, einfach deshalb, weil es auf Schanhaikwan spekuliert und daher den im wesentlichen fremden Interessen dienenden Landungsplatz von Tschingwangtau nicht meliorisieren helfen will.

3. Die Tore sind verschlossen.

Noch etwa dreiviertel Stunde Bahnfahrt, und wir sind in Schanhaikwan angelangt. Ich verabschiede mich von meiner Reisegesellschaft, von der die deutschen Offiziere nach der deutschen Etappe gehen, während der Russe zu seinem Regiment eilt, das in der Nähe des Bahnhofes in Quartier liegt. Ich würde, wie schon so oft, die Gastfreundschaft der deutschen Etappe erbitten, aber diese liegt nahezu eine Stunde von dem Bahnhofe entfernt, und da ich mit den örtlichen Verhältnissen unbekannt bin und mit meinem Gepäck zu große Schwierigkeiten hätte, zumal in der Dunkelheit, so ziehe ich es vor, auf der Station zu übernachten. Es ist bitter kalt geworden. Ich stelle 19 Grad Réaumur unter Null fest. Dazu weht ein schneidender Wind. Im Stationsgebäude ist man bereits auf Gäste vorbereitet; man verfügt für Herbergszwecke

über ein altes, ziemlich breites Sofa, das mir überlassen wird, und so kampiere ich denn in dem Amtszimmer der Station Schanhaikwan, wo Herr Ries aus Hamburg, seines Zeichens Sergeant in der 2. Eisenbahnkompagnie, als Stationsvorsteher seines Amtes waltet.

Um mich nach der langen Bahnfahrt wieder etwas zu restaurieren, suche ich ein in der Nähe des Bahnhofes gelegenes Restaurant auf, das von einem Japaner gehalten wird. Es ist ungefähr so komfortabel eingerichtet, wie bei uns zu Hause ein Bierzelt auf dem Schützenplatz, man sitzt auf rohen Holzbänken und ißt von Holztischen, deren Beine einfach in die Erde getrieben sind. Inmitten des mit Papierwänden ausgestatteten Hauses steht ein kleiner eiserner Ofen, der sich redlich Mühe giebt, uns den Aufenthalt etwas erträglicher zu machen. An einem Nebentische trinken russische Soldaten Wodka, und an einem anderen unterhalten sich japanische Kulis mit kreischender Stimme. Abgesehen von diesen Zuthaten ist das „dinner" recht gut. Als ich diese Hauptattraktion des genannten Etablissements hinter mir habe, klappe ich den Kragen meines aus Wladiwostok verschriebenen sibirischen Pelzes in die Höhe, streife mir meine Otternpelzmütze bis über die Ohren und — ziehe in einen anderen Ausschank. Dieser ist etwas einladender. Er wird von zwei Französinnen gehalten, von denen die eine früher einmal schön gesungen haben muß, während die andere mit einiger Phantasie heute noch für Schanhaikwanverhältnisse als — passabel gelten kann. Bei diesen Wirtinnen sitzen viele Reitersleute. Es sind russische Offiziere, die sich bei Sekt, Wodka und, last not least, sehr vielem Zuckerzeug vortrefflich unterhalten. In der animierten Gesellschaft bin ich offenbar kein unwillkommener Gast. Man erkennt mich sofort als Deutschen und feiert mich als solchen. Der Russe liebt es, sich mit den Deutschen zu verbrüdern. In seiner angeheiterten Gutmütigkeit ist er geradezu unbezahlbar. Die Liebenswürdigkeit und das Nötigen zum Trinken, das Hochlebenlassen und Händeschütteln, die Abküsserei untereinander, alles das sind für den nüchternen Zuschauer geradezu köstliche Bilder. Ich fühle mich denn auch eine Stunde lang ganz wohl in diesem lustigen Zecherkreise; man singt, die ältere Französin mit der Stimme, die früher einmal schön gewesen sein muß, singt auch, wir alle singen, und hätten wohl singen können bis zum frühen Morgen, wenn ich nicht am anderen Tage in aller Frühe hätte nach der Rhede hinausfahren wollen, um mich nach einem Dampfer umzusehen, der mich nach Port Arthur bringt. Diesen Ort will ich zum Ausgangspunkt meiner mandschurischen Reise nehmen. Ich verabschiedete mich deshalb zeitig und streckte mich im Amtszimmer der Station Schanhaikwan auf der breiten Chaiselongue aus.

* * *

31. Januar.

Am nächsten Morgen ist es noch ebenso bitter kalt wie am Abend vorher. Trotzdem packe ich meine Sachen auf zwei Chinesenkarren und fahre nach der Rhede, die eine starke Stunde von der Station entfernt liegt. Der Weg führt auf einer viel befahrenen Straße zwischen den Schanhaikwanforts hindurch, die, 17 an der Zahl, die Stadt umgeben und seinerzeit ohne Schwertstreich, gerade wie die Lutaiforts, in die Hände der Verbündeten fielen. Neben der Straße her geht eine kleine Feldbahn, auf der die in Schanhaikwan gelandeten Waren nach der Station transportiert werden. Auf den Forts wehen die Flaggen der Mächte.

Nach einer Stunde Fahrt auf der holperigen Karre gelange ich endlich zur See. Im Rücken die Berge, vor mir öffnet sich der Blick auf das weite Meer, den Golf von Liaotung. „Schanhaikwan“ heißt auf deutsch übersetzt: „Berge an der großen See“. Hier ist die Stelle, an der die große chinesische Mauer an den stillen Ozean stößt.

Wir sind nur noch einige Hundert Meter von der „Waterkant“ entfernt; rechts vom Wege stehen zwei große Tempel, davor ein deutscher Posten. Das ist die deutsche Etappenstation. Schon sieht man die Dampfer, die weit draußen auf der Rhede liegen. Jetzt sind wir auch auf der Uferdüne angelangt — aber o weh, der Hafen ist vollständig vereist. Eine Kommunikation mit den Schiffen draußen ist unmöglich. Von einem englischen Budikenbesitzer, der in einer elenden Lehmhütte am Strande sein trauriges Dasein fristet, erfahre ich, daß die Passagierschiffe heute morgen sämtlich den Hafen des Eises wegen verlassen haben und weiter in See gedampft sind. Daß die Rhede von Tschingwangtau zugefroren ist, weiß ich schon, sonst wäre ich bereits dort ausgestiegen. Es bleibt mir also nichts anderes übrig, als meine Karren umdrehen zu lassen und wieder nach Schanhaikwan zurückzukehren.

Vielleicht kann ich dort einige Zeit warten. In diesen Tagen soll ja die „Apenrade“, ein deutscher Dampfer, eintreffen, der mich nach Tschifu bringen kann, von wo aus Port Arthur in zehn Stunden mit einem anderen Dampfer zu erreichen ist. Damit tröste ich mich. Aber es ist, wie wenn sich alles gegen mich verschworen hat; auf der Station erfahre ich, daß die „Apenrade“ Schiffbruch gelitten hat und gar nicht heraufkommen kann. Damit ist für mich aber gesagt: entweder umkehren oder von Schanhaikwan aus direkt über Land nach Port Arthur reisen! Da ich kein Freund vom Zurück bin, so entschließe ich mich trotz der Hindernisse, die sich dem Unternehmen entgegenstellen, kurz, den Weg über Land durch die Mandschurei zu wählen, und ich treffe sofort meine Vorbereitungen für diese Expedition auf eigene Faust.

* * *

Als ich den Entschluß faßte, die Reise durch die Mandschurei anzutreten, war ich mir der Schwierigkeiten und großen Gefahren, mit denen ein solches Wagnis in dieser kriegerischen Zeit verbunden ist, wohl bewußt. Ich mißachte auch keineswegs die Warnungen, die man mir zukommen läßt, aber ich bin nun einmal entschlossen und bleibe bei meinem Vorsatz.

Immerhin sind die Russen auch vorsichtig genug, um niemanden leicht in ihre Karten sehen zu lassen. Ist es ihnen doch bisher gelungen, zu verhindern, daß unwillkommene Nachrichten über ihr Vorgehen in der Mandschurei in die Öffentlichkeit drangen. Wenn ich es daher unternehmen werde, den Schleier, der über diesen Vorgängen liegt, etwas zu lüften, so bedarf das ebenfalls großer Vorsicht.

Nachträglich freue ich mich, daß ich meinen Reiseweg über Land genommen habe. Denn hätte ich meinen ursprünglichen Plan zur Ausführung gebracht, d. h. wäre ich nach Port Arthur gefahren, um mir dort von den maßgebenden Stellen die Erlaubnis zu erwirken, in der Mandschurei zu reisen, so wäre ich niemals zu meinem Ziele gelangt. Einer solchen Erlaubnis hätte es aber unbedingt bedurft, erstens um auf der nur militärischen Zwecken dienenden Bahn

reisen zu können, zweitens, um mich dagegen zu sichern, irgendwo als Spion betrachtet und verhaftet zu werden, drittens aber auch, weil ich der persönlichen Sicherheit halber keinesfalls ganz auf den Schutz der russischen Truppen verzichten konnte. Als ein Beispiel dafür, wie sich Rußland zu der Mandschureifrage stellt, mag folgende Thatsache gelten: Der deutsche Major Borkenhagen ging mit dem Plane um, auf der Bahn noch ein Stück in die Mandschurei hineinzufahren, soweit das möglich war. Er sprach hierüber mit dem diensthuenden russischen Stationsoffizier in Schanhaikwan, kam aber selbst bald wieder von seinem Plan ab. Unmittelbar nach diesem Gespräch erklärte der Russe dem deutschen Stationsoffizier, daß es für ihn ganz unmöglich gewesen wäre, den Major reisen zu lassen. Er hatte ihm aber doch nicht direkt sagen wollen, daß die Reise für fremde Offiziere nicht erlaubt sei. Die kleine Debatte, die sich daran anschloß, änderte an der Thatsache nichts, daß Rußland seine Okkupationshoheitsrechte über die Mandschurei und die Eisenbahn jenseits von Schanhaikwan, die überdies noch ein ganzes Stück durch die Provinz Petschili hindurchführt, in der Weise anwendet, daß es keinem deutschen Offizier erlauben will, auf dieser Bahn zu fahren*). In Port Arthur ließ der Polizeimeister einem englischen Offizier, der seine freie Zeit zu Spaziergängen benutzte, durch einen gemeinschaftlichen Bekannten anheimgeben, ob er nicht lieber von Port Arthur abreisen wolle. Nun, in Port Arthur hat der Russe schließlich ein Recht dazu, ihm unbequeme Persönlichkeiten abzustoßen. Der oben erwähnte Fall beweist aber, daß er dieses Recht auch bereits für die ganze Mandschurei und einen Teil Petschilis in Anspruch nimmt, auch deutschen Offizieren gegenüber, und noch während der gemeinschaftlichen Operationen der Mächte in China. Eine Beleuchtung der Stellungnahme Rußlands zur Mandschureifrage giebt auch die Thatsache, daß Rußland seinen Truppen die Auslands- und die Kriegslöhnung entzogen hat, seitdem sie nur noch in der Mandschurei operieren. Rußland betrachtet also die Mandschurei nicht mehr als Ausland.

* * *

Mir als Civilisten gegenüber hat der russische Stationsoffizier weniger prinzipielle Bedenken. Das mag vielleicht daran liegen, daß ich mit ihm zusammen schon gegessen und angestoßen habe. So etwas hilft manchmal über solche Bedenken hinweg. Aber dafür ist er der eifrigste Warner und Bangemacher, während der deutsche Stationsoffizier, Leutnant Heinrich, mich zwar auf die drohenden Räuberbanden und sonstige Gefahren aufmerksam macht, aber weniger, um mich von meinem Plane abzubringen, als vielmehr, um mich die Gefahren nicht unterschätzen zu lassen. Schließlich gelingt es mir, die Zustimmung des Russen zu meiner Weiterreise zu erlangen. Er giebt mir sogar noch eine Empfehlung an einen anderen Offizier mit, der die Station Tschentchousu verwaltet, und mag dabei wohl denken, daß er mich in einigen Tagen wiedersehen wird.

*) Faktisch ist auch späterhin deutschen Offizieren des Expeditionskorps, die den Weg durch die Mandschurei wählen wollten, um den Anschluß an die transsibirische Bahn zu erreichen, die Erlaubnis dazu verweigert worden, so u. a. dem eingangs erwähnten Major Bauer vom Eisenbahnregiment.



Bahnhof Lutai (S. 13).

II. Kapitel.

Im Lande der Chungchutsen.

1. Jenseits der großen Mauer.

Ich komme mir vor wie ein Schmuggler, als ich mich am 31. Januar im russischen Zuge befinde und nach dem Norden steuere. Der Zug geht abends gegen 5 Uhr von Schanhaikwan ab. Ich erhalte ein Abteil zugewiesen, das für mich auf Anordnung des Stationsvorstehers reserviert worden ist; darin herrscht eine Kälte von mindestens 5 Grad unter Null. Die Wagen sind ungeheizt bis auf einen einzigen, in dem ein kleiner Ofen steht. Die russischen Eisenbahnsoldaten, die im Zuge mitfahren, kauern sich um den Ofen herum, es ist aber für einen gewöhnlichen Sterblichen unmöglich, in dem Waggon zu bleiben, weil der Ofen entsetzlich raucht. Ich gehe daher wieder in mein Abteil, wickele mich von oben bis unten in meine Pelze und Wolldecken und versuche mir die Nacht, die mir bevorsteht, etwas rosig auszumalen und mir einzubilden, ich fröre nicht. Das hilft etwas.

Gleich hinter der Station fahren wir durch einen Durchbruch. Man hat in die Große Mauer, die hier bei Schanhaikwan beginnt, eine Bresche legen müssen, um die Bahnstrecke hindurchführen zu können. Dieser Ort ist gewissermaßen die Pforte zur Mandschurei, obwohl die politische Grenze der Provinz von Petschili noch weiter nach Norden ausholt. Schanhaikwan

bildet überhaupt einen hochwichtigen Punkt. Hier drängt sich das Gebirge, das aus dem Innern in nordöstlicher Richtung zieht, ans Meer und bildet die einzige Stelle, an der man aus dem Norden nach dem eigentlichen China gelangen kann, ohne das Gebirge überschreiten zu müssen. Der Durchlaß ist ziemlich schmal, nur einige Kilometer breit, und durch die große Mauer sowie die erwähnten Forts gesperrt. Dazu kommt, daß hier die zwei einzigen Häfen liegen, Schanhaikwan und Tschingwangtau, die zur Winterszeit einen Verkehr zwischen Petschili nebst Hinterlande, der Mandschurei und Mongolei einerseits und der See andererseits gestatten. Also eine militärische Position, die gelegentlich große Bedeutung erlangen kann!

* * *

Wir mögen ungefähr eine gute halbe Stunde gefahren sein — mittlerweile ist es dunkel geworden —, da bleibt der Zug auf freier Strecke stehen. Die Maschine ist entzwei und muß repariert werden. Das nimmt volle vier Stunden in Anspruch. Am Tage vorher ist auf der Strecke ein Zug entgleist.

An den Stationen haben wir Aufenthalte, oft eine Stunde lang. Auffallend groß ist die Zahl der russisch sprechenden Chinesen. Der Chinese versteht es sehr leicht, sich einem neuen Herren anzupassen und aus ihm seinen Vorteil zu ziehen. Im Waggon unterhalte ich mich einige Zeit mit einem intelligenten Cantonesen, der englisch versteht. Er ist sehr schlecht auf die Russen zu sprechen, sie räubern und stehlen, wo sie etwas finden können. Er betreibt in Tschentschoufu ein Engrosgeschäft, aber seitdem die Russen dort sind, fühlt er sich nicht mehr wohl und will wieder nach dem Süden gehen.

Regelmäßiger Bahnbetrieb wird nur bis zur Station Tschentschoufu unterhalten, bis dorthin verkehrt täglich ein Zug. Die Linie ist nicht lang, dennoch dauerte es bis gegen 5 Uhr morgens, ehe wir auf der genannten Station eintreffen. Ich habe mir mit Hilfe meiner Koffer in dem überfüllten Wagen ein notdürftiges Lager bereitet und bleibe auch nach Ankunft noch bis zum Morgengrauen im Zuge.

* * *

1. Februar.

Wir sind jetzt drinnen in der Mandschurei. Schon an der Bauart der Häuser kann man sehen, daß man es hier mit einem anderen Stamm zu thun hat, als weiter südlich. Das spitze, geschweifte Dach, das die Häuser im eigentlichen China charakterisiert, ist hier dem flachen, tonnengewölbeartigen gewichen. Die mandschurischen Häuser sehen aus der Ferne aus wie Eisenbahnwaggons. Bei dem großen Mangel an Holz, der hier herrscht, sind sie fast durchweg aus Steinen erbaut, und zwar keinen Ziegelsteinen, sondern behauenen Feldsteinen, was dem mandschurischen Hausbau etwas sehr Solides giebt. Nur das Dach ist getragen von Gebälk und besteht aus einer dicken Schicht Schilfrohr, auf das eine ebenso dicke Schicht der fettigen Lößerde aufgetragen ist, die durch gehacktes Stroh und ein wenig Kalk gebunden wird. Im Innern gleicht das Haus dem chinesischen Typus.

Als ich des Morgens gegen 6 Uhr aus einem kurzen unruhigen Schlummer aufwache, befinde ich mich mit meinem chinesischen Diener einsam und allein in dem kalten schmutzigen Eisenbahnwaggon. Ich packe meine Sachen zusammen, lasse ein paar Kulis heranrufen, die es in China überall in Menge giebt, und die stets zur Arbeit bereit sind. Sie müssen mein Gepäck aus dem Waggon herausnehmen und vor dem Stationsgebäude aufstellen. Was nun weiter thun? Ich weiß, daß hier der Bahnbetrieb aufhört. Zwar ist die Strecke noch einige Kilometer weit befahrbar, aber es gehen keine regelmäßigen Züge, sondern je nach Bedarf ausschließlich Arbeiterzüge. Ich versuche den Bahnhofsoffizier zu sprechen, dieser ist aber nirgends



Über das Eis des Talingho (S. 21).

aufzutreiben. Während ich vergebliche Anstrengungen mache, mich mit den russischen Soldaten zu verständigen, sehe ich, wie eine Anzahl Maschinen zusammengekoppelt werden, an die ein Salonwagen angehängt wird. Zum Glück treffe ich einen Unteroffizier, der ein wenig deutsch radebrecht, ich frage ihn nach dem Stationsoffizier, bei dem ich meine Empfehlung anbringen will, und der Unteroffizier zeigt auf den Salonwagen. Da steigt auch ein Offizier mit einer dicken schwarzen zottigen Pelzmütze auf dem Kopf aus dem Wagen heraus, der Unteroffizier sagt mir: „Sprich englisch zu ihm", und ich gehe auf den Offizier zu. Ich rede ihn auf englisch an und übergebe ihm die Karte von dem Bahnhofskommandanten in Schanhaikwan. Der Offizier nimmt mir die Karte ab, liest sie und sagt: „Warum sprechen Sie nicht deutsch zu mir? Wenn Sie hier jemand englich anreden, werden Sie keine Antwort bekommen. Außerdem, wir

kennen uns doch, von Tientsin hier, erinnern Sie sich nicht mehr unseres Diners auf der Eisenbahnbrücke?" Bin ich blind gewesen? Das ist ja ein ein guter Bekannter aus Tientsin, der Stabskapitän im Eisenbahnregiment Loßjeff, der seinerzeit die Bahnstrecke Tongku-Tientsin wieder eingerichtet und später die Bahn Tongku-Schanhaikwan repariert hat. Wir schüttelten uns die Hände. „Ja, wo wollen Sie denn hin?" „Durch die Mandschurei." „Haben Sie denn einen Paß?" „Nein, ich werde schon durchkommen." „Die Bahn hört ein paar Kilometer weiterhin auf, wie wollen Sie denn dann weiterkommen?" „Dann nehme ich mir eine Chinesenkarre." „Nun, mir soll's recht sein. Schnell, wo haben Sie Ihr Gepäck? Da gleich in den Wagen, der Zug geht sofort ab. Kommen Sie hier herein, bitte." Er öffnet die Thür zu dem Salonwagen, der ihm als Wohnung dient, da sonst keine Gelegenheit zum Wohnen vorhanden ist. Es ist ein langer Wagen, ganz komfortabel eingerichtet und in zwei ziemlich große Räume geteilt, von denen der eine von dem Stabskapitän, der andere von dem Maschineningenieur Ronieffsky bewohnt wird. In beiden Räumen steht je ein schönes hölzernes Bettgestell mit einem richtigen Bett. Auch sonstige Nebengelasse sind vorhanden, ein gut heizender Ofen erwärmt beide Räume, und bald bringt der Diener den dampfenden Samowar herein; ein Glas guter Thee, „Tschai" sagt der Russe, soll mich für die Entbehrungen und das Ungemütliche der vergangenen Nacht entschädigen. Draußen ist es kalt, dazu weht ein schneidender Wind, und die Luft liegt bleigrau über der Landschaft.

* * *

Wir haben eine knappe halbe Stunde zu fahren. Ich bin heilsfroh, daß ich den Stabskapitän gefunden habe, denn ich hatte immer noch Angst, man würde mich von Tschentschoufu aus direkten Weges nach Schanhaikwan wieder zurückschicken. Je weiter ich in das Land eindringe, um so mehr kann ich hoffen, daß man mich darin duldet. Jedenfalls habe ich Glück entwickelt. Denn der Stabskapitän will es heute morgen unternehmen, die ersten vier Maschinen über den gefrorenen Talingho zu transportieren. Der Fluß hat ungefähr 500 Meter Breite, die Brücke darüber ist von chinesischen Truppen vollständig zerstört worden. Überhaupt ist die Eisenbahn von Tschentschoufu aus bis Niutschwang bez. Mukden zum größten Teil zerstört. Die Aufgabe Loßjeffs ist es, sie wieder herzustellen.

Draußen hat sich das Wetter inzwischen merkwürdig verändert. Die bleierne Atmosphäre ist näher und näher gekommen, und bald peitscht der Sturm gegen die Fenster des Wagens, dicken Staub, ja direkt Sand und kleine Steinchen mit sich reißend. Als der Zug hält und es heißt: „Alles aussteigen!" suchen wir uns gegen den feinen Staub zu schützen, so gut wir können. Es ist ein Wetter, wie ich es noch nie erlebt habe und auch nicht gern wieder erleben möchte. Der Sturm, der an Stärke noch zunimmt, peitscht die Haut gräßlich, es ist, wie wenn einem die Backen bei 20 Grad Kälte mit Sandpapier abgerieben würden. Ohne daß man das Taschentuch dicht vor den Mund und die Nase preßt, kann man gar nicht atmen, zum Teil wird der Sturm so schlimm, daß es unmöglich ist, sich gegen den Druck aufrecht zu erhalten. Ich ziehe es daher vor, mich eine Zeit lang hinter dem Bahndamm einfach lang aufs

Gesicht zu legen und abzuwarten, bis der Sturm sich austoben wird. Selbst die wetterharten Russen müssen zeitweilig der Gewalt weichen, und bei aller Ungemütlichkeit der Lage ist es doch recht komisch, wenn man so eine ganze Reihe bepelzter Gestalten sieht, die in halbgeneigter Stellung dem Hundewetter ihre Reversseite darbieten. Nach und nach klärt es sich etwas auf, hohe Dünen haben sich hinter dem Bahndamm gebildet, und man muß den Sand aus den Geleisen herauskratzen, um die Schienen wieder freizulegen.



Die zerstörte Bahnstrecke (S. 26).

Die Brücke über den Talingho selbst ist ein kleines Meisterwerk. Jenseits dieses Flusses besitzt man nämlich keine Maschinen, infolgedessen ist es notwendig, solche hinüberzuschaffen, ehe man an eine rationelle Reparatur der Bahnstrecke denken kann. Der Fluß ist breit und hat ein ziemliches Gefälle, so daß er meist nicht ganz zugefriert. Aus diesem Grunde mußte das Wasser an den Schnellen durch Zweigwerk und Balken gehemmt werden, so daß es leichter einfrieren konnte. Als es nun vollständig zugefroren war, legte man lange Balken als Bahn-

schwellen darüber, darauf wurden die Schienen genagelt, und unsere vier Maschinen sind die ersten, die auf diese Weise einzeln über den Fluß transportiert werden. Der Übergang geht glatt vor sich. Nur an den Uferrändern muß nachgeholfen und das Schwellenlager seitwärts gewuchtet werden, um die nötigen Kurven herauszubekommen. Es ist in der That eine Lust, diese wettergehärteten und kräftigen Gestalten arbeiten zu sehen. Das ist sicher, der Russe ist ein guter Feldsoldat.

* * *

Als sämtliche Maschinen über den Fluß gebracht worden sind, fahren wir noch etwa vier Kilometer weiter. Der Salonwagen bleibt zurück, und wir steigen in einen Güterwagen ein, der notdürftig als Werkstelle für die Maschinenführer und Schlosser eingerichtet ist. Dann hält der Zug, und zwar auf offener Strecke. Es ist bereits Nachmittag geworden, an ein Weiterkommen kann ich nicht mehr denken. Ich muß also in dem Werkstättenwagen übernachten. Ich lasse ihn, da er fürchterlich verschmutzt ist, durch ein paar Kulis notdürftig reinigen. Ein kleiner Ofen steht darin, von einer Maschine werden Kohlen geholt, und bald flackert ein lustiges Feuerchen und macht den Aufenthalt erträglich. Kapitän Loßjeff und der Ingenieur fahren mit einer Maschine wieder zurück nach Tschentschoufu. Vorher aber hat der Kapitän, nachdem auch er vergeblich versucht hat, mich von meinem Plan abzubringen, mir auf mein Drängen eine Draisine zur Verfügung gestellt, auf der ich morgen weiterreisen werde. Es ist das ein eigenartiges Ding von Draisine, es fehlt nämlich das Pumpwerk, so daß sie nur geschoben oder gezogen werden kann. Ich bin aber trotzdem dankbar, wenngleich ich die Draisine nur für eine einzige Tagesreise gebrauchen kann, weil die Bahnstrecke einige 30 Kilometer weiter vollständig zerstört ist.

* * *

Ich mache es mir in dem Werkstättenwagen so gemütlich wie irgend möglich. Von den Eisenbahnsoldaten borge ich mir ein Kochgeschirr, lasse mir von einem Kuli frisches Wasser aus dem Maschinenkessel holen und fange an, Wasser zu kochen. Dann kaufe ich mir von den Soldaten ein russisches Kommißbrot, ein dickes, schwarzes, schweres Brot, das aber vortrefflich schmeckt. Den anderen Kuli schickte ich in die umliegenden Dörfer, um mir Eier, Salz, Thee, chinesische Graupen und ein Huhn zu besorgen. Nach einer Stunde kommt er zurück, und bald brodelt über dem Feuer das Theewasser, in dem bei der Kostbarkeit des Brennmaterials zuerst die Eier weichgekocht werden. Mittlerweile rupft mein Boy das Hähnchen, das der Kuli besorgt hat; zwar ist es ein schon recht altes Hähnchen, aber zwei Stunden Kochen giebt wenigstens eine gute Suppe. Nach und nach erscheinen die Maschinisten. Sie haben ihre Kessel in Ordnung gebracht und das Feuer ausgelöscht, nun wollen auch sie es sich in dem Wagen bequem machen. Er dient ihnen als Nachtquartier, und sie sind nicht böse darüber, daß ich dieses mit ihnen teilen soll. Einer von ihnen spricht deutsch. So unterhalten wir uns denn miteinander. Wir teilen unsere Eßwaren, wie später unser Lager. Die Leute sind vergnügte und gutmütige Gesellen, die sich höchst manierlich benehmen und dem Rufe alle Ehre machen, den die russische Eisenbahntruppe als Elitetruppe für sich in Anspruch nimmt.



Auf der Draisine (S. 26).

2. Auf der Draisine.

2. Februar.

Heute morgen beginnt meine Draisinenfahrt. Ich lasse mein Gepäck auf dieses sonderbarste aller Fahrzeuge, auf dem ich jemals gereist bin, verladen, dann wickele ich mich tüchtig in Pelzwerk und wollene Decken ein, lasse vorn an die Draisine zwei Stricke binden, spanne daran vier Kulis, die ziehen müssen, und pünktlich des Morgens um 8 Uhr geht die Reise los auf der einsamen Strecke. Ich bin ganz allein, von niemand begleitet als von meinem chinesischen Diener. Wir beide thronen oben auf den Koffern, der Revolver sitzt locker im Gürtel und mein Gewehr liegt neben mir. Nun können die Räuber kommen.

Das ist eine Not mit den Kulis! Die Kerls strengen sich an wie die starken Männer von Hamburg und kommen doch nicht vorwärts. Schließlich gebe ich das ermüdende „kwei-kwei"-(vorwärts-vorwärts)-Schreien auf und ergebe mich in mein Schicksal, daß es nun doch einmal nicht anders als im Schritt vorwärts gehen wird. Zum Glück hat sich der heftige Wind der letzten Tage gelegt. Von meinem hohen Sitze aus lasse ich die Augen über das Land schweifen, aber was man sieht, ist nicht mehr, als rechts und links eine ziemlich trostlose Salzsteppe, hin und wieder einige Dörfer, ein paar gepflügte Felder, eine gefrorene Wasserlache. Vor mir die langweilige, zum Gähnen langweilige Bahnstrecke, die nicht abzusehen ist, sonst nichts, kein Vogel, kein Laut in der Natur, als das Quietschen der ungeschmierten Räder meiner Draisine.

Die Bahnstrecke selbst ist auch nur streckenweise befahrbar. Mehrmals ist das Geleis aufgerissen, und wir müssen die Draisine dann auf der blanken Erde bis zu der nächsten Stelle ziehen, an der wir sie wieder auf das Geleis setzen können. Übrigens ist die Bahn schlecht gebaut. Oft befinden sich zwischen den Schwellen und dem Unterbau Zwischenräume von mehreren Dezimetern; so hat sich das Erdreich an einzelnen Stellen gesackt. Von den Brücken und Überführungen ist auf der ganzen Strecke keine einzige vollendet, sondern man hat einstweilen die Bahnstrecke um die betreffenden Stellen herumgeführt. Nur diejenigen Brücken, die unumgänglich notwendig waren, sind fertiggestellt worden.

Nach etwa zwei Stunden streiken meine vier Kulis. Sie hätten noch nichts gegessen, sagen sie, und wollen nicht weiter. Es bleibt mir nichts anderes übrig, als die Leute abzulohnen und aus einem in der Nähe liegenden Dorfe neue Kulis herbeizuholen.

Nach einer Weile kommt mir eine Draisine entgegen. Es ist eine russische Patrouille von der Station Kobantse, die ich heute erreichen will. Die Soldaten halten; einer von uns mußte seine Draisine von dem Geleis heben, um die andere durchzulassen. Ich zeige den Soldaten, um einen Verkehr anzubahnen, eine Legitimation, die mir Loßjeff in mein Tagebuch geschrieben hat, aber keiner von den Leuten kann lesen, trotzdem es russisch ist. Da sie aber vor dem Geschriebenen an sich offenbar den nötigen Respekt besitzen, so heben sie ihre Draisine von der Strecke herunter und lassen die meinige passieren. Nach einem schier endlosen Wege, auf dem sich aber keine Zufälligkeiten unangenehmer Natur in den Weg stellen, gelange ich schließlich am frühen Nachmittag, gegen 3 Uhr, nach Kobantse, der Zweigstation, an der sich die Strecke in der Richtung nach Mukden und nach Niutschwang gabelt. Mit Freude sehe ich die weiß-blau-rote Flagge schon in der Ferne leuchten. Dort liegt das zweite Bataillon des zweiten

oftsibirischen Schützenregiments in Quartier. Die Station liegt auf freiem Felde, kein Hügel erhebt sich in der Nähe, kein Baum ist zu finden, nur westlich in der Ferne sieht man den Höhenzug Kuangleangshan.

* * *

Das erste, was ich thue, ist, daß ich mich bei dem russischen Höchstkommandierenden melde. Es ist der Kolonel Belatzky. Erstaunte Fragen, wie ich in diese Gegend komme, wer



Station Kobantse an der Gabelung der Bahnen von Peking nach Mukden und Niutschwang (S. 26).

ich bin, was ich hier will, Verwundern darüber, daß ich unangefochten durchgekommen bin; gestern noch ist auf derselben Strecke zwischen Talingho und Kobantse ein russischer Wagentransport von über hundert gutbewaffneten Räubern angegriffen worden, die ganze Gegend wird andauernd von chinesischen Banden und von regulären Truppen unsicher gemacht, es ist ganz ausgeschlossen, daß ich weiterreisen kann. Ich bitte darum, man möchte mir doch dann eine Begleitung mitgeben oder mir erlauben, mit den Patrouillen von Etappe zu Etappe zu reisen. Das kann man nicht ohne höheren Befehl. Ob ich denn nicht den Obersten Modl aufgesucht habe. Das habe ich wohlweislich nicht gethan, dieser hätte mich gewiß nicht reisen lassen. Kurz und gut, das Resultat ist, ich bin als Gast der Station willkommen, aber eine Fortsetzung

der Reise kann der Kolonel nicht verantworten, es sei denn unter militärischer Begleitung, mit einem „Convoi". Sonst müßte ich eben zurückreisen. Der Kolonel selbst spricht übrigens kein Wort deutsch, aber der Regimentsarzt Dr. Petersen übernimmt die Vermittelung. Dieser ist ein allerliebster Herr, und mit seiner Hilfe gelingt es mir schließlich, den Kolonel dazu zu bewegen, daß er nach Tschentschoufu an den Obersten Model depeschiert, ein deutscher Etranger sei unvermutet auf der Station eingetroffen, beabsichtige über Land nach Port Arthur zu reisen, da der Seeweg verschlossen sei, und bäte nachträglich um die Bewilligung eines Convoi, da eine Weiterreise aus Sicherheitsgründen ohne Convoi unmöglich sei. — Ich weiß selber gar nicht, was ich heute für eine gefährliche Reise gemacht habe, und bekomme bei allen diesen Verhandlungen einen förmlichen Respekt vor mir selber, denke aber bei mir: Mag es nun kommen, wie es will, jedenfalls bin ich mitten drinnen in der Mandschurei, habe mancherlei von dem gesehen, was ich sehen wollte, und wenn man mich auf diesem oder jenem Wege wieder hinaushaben will, dann kann man mir doch schließlich nicht die Augen verbinden. Thut man aber selbst das, nun, dann schadet mir das jetzt auch nichts mehr. Ich ergebe mich also in mein Schicksal und bin gar nicht böse darüber, daß ich morgen auf der warmen Station einen Ruhetag machen soll, dieweil das mit dem russischen Telegraphen so schnell nicht geht.

* * *

3. Februar.

Den Ruhetag heute benutze ich, um mich etwas auf der Station umzusehen, obwohl es eigentlich nicht viel zu sehen giebt. Ich nehme einige Photographien auf, sehe einem Offizier zu, der sein Pferd longiert, und orientiere mich über die Abzweigung der Bahn nach Mukden. Das Gebäude, in dem die Offiziere wohnen, ist recht sauber und innen gut eingerichtet. Es hat früher offenbar dem europäischen Stationsbeamten als Wohnung gedient, ist zerstört und später von den Russen wieder aufgebaut worden. Recht mollig sind die direkt in die Wände eingebauten Kamine, in denen ein lustiges Feuer flackert. Es ist unglaublich, was die Russen, die gegen die Kälte ziemlich gefeit sind, für eine Hitze vertragen können. Meistens hat man die Zimmer überheizt. Jeder Offizier hat sein bequemes Feldbett mit sich, das sich in eine kleine Kiste zusammenlegen läßt und sehr handlich ist. Die Feldbäckerei und die Wasserfiltrierapparate fehlen auf keiner Station. Überall giebt es ein ausgezeichnetes Schwarzbrot. Der Samowar steht den ganzen Tag auf dem Tische, und man spricht ihm fleißig zu. Die russische Küche, die wir bekommen, ist sehr kräftig, aber nicht besonders schmackhaft, gewöhnlich sind die Speisen zu fett. Das beste an der Mahlzeit ist zweifellos die sogenannte „Sakuska", das „Zubrot", das vor den warmen Speisen genossen wird. Es sind lauter gute kleine Delikatessen, Kaviar, pikante Büchsenfische, Schinken, Salat u. s. w. Meistens wird man von der Sakuska, zu der — mindestens — drei Wodkis gehören, schon so gesättigt, daß man von den warmen Speisen kaum mehr etwas genießen kann.

Zufälligerweise sind die Offiziere zu Mittag zum mandschurischen Dorfschulzen eingeladen, und auch ich bekomme eine direkte Einladung, als man von meiner Anwesenheit Kenntnis erhält. Gegen Mittag steht denn auch eine Wache von acht Mann bereit, um uns zu dem Schulzen zu

begleiten. Es ist merkwürdig, was die Russen doch für einen Respekt vor den Bezopften haben. Sie gehen niemals allein irgendwohin, stets in Begleitung einer Wache mit aufgepflanztem Bajonett. Auch empfiehlt man mir dringend, nicht allein ins Dorf zu gehen; — in Petschili waren wir so ängstlich nicht.

Der Dorfschulze unterscheidet sich von seinen Untergebenen äußerlich durch nichts. Er scheint auch nicht allzuviel auf sich zu geben, denn sein Rock ist zerrissen und glänzt förmlich von Fett, besonders hinten, wo der Zopf sitzt, und vorn an der Stelle, auf die ihm beim Essen die Tropfen zu fallen pflegen. Nichtsdestoweniger biedern sich die russischen Offiziere höchst freund-



Die Etappe in Kobantse (S. 28).

schaftlich mit ihm an, schütteln ihm die Hände, fassen ihn gelegentlich auch um, und der Mandschu versteht es, bei alledem seine Würde zu bewahren, was den Offizieren nicht immer gelingt. Später planen sie, den Schulzen mit Wodka betrunken zu machen, aber dieser, an seinen starken Samschu gewöhnt, ist am Ende trunkfester als die Russen. Währenddessen stehen die Soldaten auf dem Hofe und halten Wache, damit ihren Herren kein Leid geschieht, vielleicht auch, um sie sicher nach Hause zu geleiten, wenn zwar nicht die Chinesen, wohl aber der Alkohol ihnen einen Streich spielen sollte. Auf der Rückkehr von dem chinesischen Mahle, das so verläuft, wie alle anderen auch, aber recht gute Speisen zutage gefördert hat, begiebt man sich in Etappen

wieder nach Hause, unterwegs wird hier und da Halt gemacht, man sieht sich dieses und jenes an und verweilt längere Zeit zunächst vor, später in dem Hause einer katholischen Christenfamilie, deren Mitglieder viel von den Chungchutsen*) zu leiden gehabt haben sollen. Die Russen biedern sich auch hier auf das lebhafteste mit den Chinesen an, man umarmt sich und es fehlt nicht viel, so hätte man sich geküßt. Da wundert es uns immer, wenn Rußland aus den Verhandlungen mit Chinesen mit größeren Erfolgen hervorgeht, als wir. Der Russe steht eben der asiatischen Rasse der Chinesen näher, als die übrigen Europäer, und während wir mit europäischer Sachlichkeit und Repressalien arbeiten, umarmt er den Chinesen und drückt ihm in der Form innigster Freundschaft die schönsten Zugeständnisse ab, während er aus der Tasche außerdem noch die Repressalien herausschauen läßt, die der Chinese von seiner Seite mehr fürchtet, als von anderen Leuten. Denn er weiß genau, daß der Russe in solchen Fällen keinen Spaß versteht und auch zuschlägt, wenn er einmal den Stock erhoben hat. Sammetpfötchen und gelegentlich Blutigkratzen, damit macht der Russe die Chinesen gefügig.

* * *

Als wir wieder ins Quartier zurückgekehrt sind, finden wir die telegraphische Erlaubnis des Obersten Modl zur Weiterreise vor und den Befehl, mir bis Yingkou (Niutschwang) eine Begleitung von zehn Kosaken zu stellen. Damit ist also diese wichtige Frage entschieden, und ich treffe infolgedessen meine Vorkehrungen zur Weiterreise. Dazu gehört in erster Linie die Beschaffung von Wagen und Zugtieren. Zum Reiten ist es zu kalt, denn es ist kein Vergnügen, bei mindestens 15 Grad Kälte auf dem Pferde zu sitzen. Außerdem will ich ein möglichst genaues Itinerar aufnehmen und ziehe es daher vor, mich gut eingehüllt auf einen Chinesenwagen zu setzen. Ich schicke meinen Diener zu demselben Dorfschulzen, bei dem wir gegessen haben, und nach langen Verhandlungen und Bemühungen, und nachdem auch der Etappenkommandant noch ein ernstes Wörtchen geredet hat, gelingt es dann endlich, für den Preis von zehn Dollar bis Yingkou eine offene Ackerkarre, vor die drei Tiere gespannt werden sollen, zu mieten. Die Karre soll am andern Morgen um 8 Uhr bereit stehen und darauf eingerichtet sein, dauernd Trab fahren zu können.

Bei diesen Verhandlungen sowohl zwischen den Chinesen und den Russen, wie zwischen den Russen und mir spielen zwei Dolmetscher die Hauptrolle, ein Chinese, der russisch spricht, und ein Russe, der deutsch spricht. Im allgemeinen spricht der russische Soldat keine zweite Sprache, wobei es nicht auffallen darf, daß es viele giebt, die nicht einmal ordentlich russisch können, da ihre Muttersprache eben kirgisisch, turkestanisch, kleinrussisch, turkmenisch, kurdisch oder sonst ein Idiom ist. Dafür sprechen die Juden aber im allgemeinen deutsch, und meisten-

*) Chungchutsen, eigentlich Rotbärte, nennt der Mandschure die Räuber, die in der Mandschurei, mehr denn in irgend einer andern Provinz Chinas, ihr Unwesen treiben. Der Name ist daher zu erklären, daß die Räuber sich bei ihren Raubzügen häufig durch Bärte unkenntlich zu machen suchen. Mit rotem Haar und rotem Bart aber stellt sich der Chinese den Teufel vor. Die Chungchutsen haben während des chinesisch-japanischen Krieges den Japanern viel zu schaffen gemacht, und auch jetzt fällt es den Russen nicht leicht, mit ihnen fertig zu werden.

teils ruft auf den späteren russischen Etappen, auf denen ich den Kommandanten deutsch anrede, dieser zuerst nach einem Levisohn oder Jesaias oder Judassohn, um sich mit dessen Hilfe mit mir verständigen zu können. So ist es auch in Kobantse ein polnischer Unteroffizier mosaischen Glaubens und noch mehr mosaischer Sprache, der mir in einer urkomischen Sprechweise das verdolmetscht, was mir der Kolonel zu sagen hat. Fast immer fängt seine Rede an mit den Worten: „Der hochmögende, hochgeborene edle Herr hat er geseggt: . . . .“ Dann folgt, was er „geseggt“ hat. Übrigens sollen die Juden in der russischen Armee gute Soldaten sein.



Mandschurischer Bauernhof in Kobantse (S. 29).

Sie sollen sich während der harten fünfjährigen Dienstzeit gut führen, und ich habe eine ganze Anzahl in Unteroffiziers- und Sergeantenstellungen gesehen. Sie gelten für die gebildetsten unter den Soldaten, weil sie zum Unterschied von den meisten ihrer Kameraden schreiben können.

3. Ein Scharmützel mit Chungchutsen.

1. Februar.

Um 8 Uhr morgens stehen wir reisefertig da, meine Koffer sind bereit, und meine zehn Kosaken sitzen schon auf ihren kleinen sibirischen Pferden, natürlich fehlt mein Karren-

führer mit seiner Karre. Es kostet mehrmalige Aufforderung, um ihn zu veranlassen, endlich nach einer halben Stunde zu erscheinen, und als er glücklich antrottet, hat er zwei elende Maultiere und eine alte Mähre vor der Karre. Mein chinesischer Boy, der meine Passionen in der Hinsicht schon kennt, dreht daher das Gespann sofort wieder um und kommt nach einer nochmaligen halben Stunde schließlich wieder. Er hat jetzt das beste Material ausgesucht, das der Bauer im Stall hat, und die Karre ist nun endlich in gehöriger Ordnung und bespannt mit zwei sauberen Ponies und einem kräftigen Maultier. Die Koffer werden auf dem Wagen festgeschnürt, dann wird ein Platz für mich zurechtgemacht, ebenso einer für meinen Chinesen, und der Zug setzt sich denn auch richtig gegen 9 Uhr in Bewegung, voran drei Kosaken, dann der Wagen, und schließlich der Rest der Reiter. Kaum sind wir aber aus den Toren heraus und haben uns von den russischen Offizieren verabschiedet, da schwingen sich auch der Kutscher und außerdem noch drei andere Chinesen mit auf die Karre und nehmen mir die Aussicht weg. Ich frage, was die Kerls denn wollen. Darauf wird mir erklärt, das seien die Mafus (Pferdeknechte) und die Leute, die für die Karre zu sorgen hätten. So ist der Chinese: für jedes Tier einen Kerl, und für die Karre auch noch einen. Ich jage die lästige Gesellschaft trotz ihres Protestes von der Karre herunter und dulde außer dem Kutscher nur noch einen, der russisch spricht und wenigstens als Dolmetscher verwendet werden kann. Die Gegend, durch die wir fahren, bezeichnen die Chinesen als Kuangleang, und das Gebirge, das sich zu unserer Linken hinzieht, nennen sie Kuangleangschan.

Der Weg führt uns zunächst in vorherrschend östlicher Richtung über die Bahnstrecke, deren Trace er im wesentlichen folgt, und zwar kreuzen wir die Schienen zum ersten Mal noch vor ihrer Gabelung. Der nördliche Strang läuft in der Richtung auf Mukden weiter, ist indessen nicht völlig ausgebaut, der südliche nach Yingkou. Außer dem Bahntelegraphen führt noch eine zweite Telegraphenlinie durch diese Gegend, der Telegraph der kaiserlich chinesischen Telegraphenverwaltung. Die Bahnstrecke ist nicht weiter befahrbar, die Schienen sind von den Schwellen abgehoben, und diese sind fortgeschleppt oder liegen zu Haufen zusammengeworfen neben dem Bahndamm. Sämtliche Wegeüberführungen sind zerstört. Die Gegend macht einen ziemlich trostlosen Eindruck, die wenigen Dörfer, durch die man kommt, sind in einem selbst für chinesische Verhältnisse ungewöhnlich traurigen Zustande, die Häuser zum großen Teil nur aus Kaullangstroh gebaut und mit Lehm überstrichen, die Umfriedigungen, die jedes Gehöft umgeben, bestehen ebenfalls nur aus Lehm, und die Straßen sind so staubig, daß unsere kleine Kavalkade eigentlich dauernd in eine Staubwolke gehüllt ist. Kein Baum, kein Strauch, verhältnismäßig wenig beackertes Land, dafür aber gefrorene Sümpfe und Salzsteppe, über die der Bahndamm führt. Die Gegend ist so flach, daß man, wenn man links vom Bahndamm fährt, nichts von dem sieht, was rechts davon sich befindet, und umgekehrt. Wenn man sich zu diesem Bilde nun noch die Unsicherheit hinzudenkt, die um uns herrscht, so kann man sich ungefähr einen Begriff davon machen, daß es nicht zu den größten Annehmlichkeiten gehören muß, hier dauernd zu leben, oder besser gesagt, zu vegetieren, und daß eine solche trostlose Gegend den richtigen Zufluchtsort für allerlei Banditen und Gesindel, gleichviel ob ohne oder mit Uniformjacke, abgiebt.

* * *

Auch bei mir geben diese letzteren ihre Visitenkarte ab. Wir befinden uns nicht weit von dem Dorfe Leangtiatun, einem größeren Ort, als die Chinesen auf meinem Wagen plötzlich unruhig auf ihren Plätzen hin- und herrücken und immer nach einer Richtung blicken. Ich erkundige mich, was denn los ist, und erfahre, daß dort hinten verdächtige Reiter gesehen werden, wahrscheinlich Chungchutsen. Ich mache meine Kosaken darauf aufmerksam, und in der That, wir sehen etwa dreißig Reiter in einer Entfernung von ungefähr 1000 Metern zwischen Grabhügeln halten. Unbekümmert darum setzten wir unseren Weg fort; als wir aber das Dorf passiert haben und auf seiner östlichen Seite wieder herauskommen, erhalten wir Feuer und



Gastmahl beim Dorfschulzen von Kobantse (S. 29).

sehen die Reiter wieder auftauchen. Die Kerle treffen nicht, offenbar schießen sie, ohne zu zielen, wie die Chinesen meistens thun, weil sie selbst mehr Angst vor ihrer Flinte haben, als derjenige, auf den sie schießen. Unbekümmert um die Knallerei, während deren sich unsere Chinesen geradezu in sich selber verkriechen, setzen wir unseren Weg fort, als die vermeintlichen Chungchutsen sich aber anschicken, uns, in respektvoller Entfernung freilich, zu begleiten und immer wieder knallen, springen die Kosaken von den Pferden, stellen sich hinter diese, legen ihre Gewehre über den Sattel und erwidern das Feuer. Dann sind im Nu sechs von ihnen wieder auf den Pferden und galoppieren auf die Reiter los. Diese aber sind nicht weniger flink als die Russen, und im gestreckten Galopp sprengen sie auseinander, alle nach ver-

schiedenen Richtungen. Einer der Kosaken schießt einem von ihnen das Pferd unter dem Leibe tot. Als man herankommt, liegt das arme Tier am Boden, der Kerl ist in dem nahen Dorfe verschwunden*). Da man sich nicht lange aufhalten darf, so finden sich die Kosaken bald wieder bei mir ein, und ich setze meinen Weg fort, durch diesen Vorfall gewarnt und um eine Erfahrung reicher. Jedenfalls beweist mir der Zwischenfall, daß es ein tollkühnes Wagnis gewesen wäre, wenn ich allein meinen Weg von Kobantse aus hätte fortsetzen wollen.

Bald nach diesem Erlebnis überschreiten wir die Bahn wiederum, und zwar lassen wir sie zu unserer Linken, und schlagen nunmehr ostsüdöstliche Richtung ein. Wir befinden uns genau nördlich der nördlichsten Einbuchtung des Golfes von Liaotung. Kurz nach Mittag kommen wir auf der russischen Etappenstation Tudiatai an, wo der Oberleutnant Kosmin Etappenkommandant ist und meine Kosaken abgelöst werden. Ich erzähle dem Kapitän durch Vermittelung des Herrn Levisohn, woher ich komme, wohin ich will, und rapportiere mein Scharmützel mit den Mandschuren. Er ist davon nicht überrascht, sondern erklärt, so etwas käme beinahe alle Tage vor. Die Patrouillen, die die Bahnlinie abpatrouillierten, hätten beinahe täglich mit Räubern oder Regulären zu thun. — Gute Aussichten für die Weiterreise!

4. Auf der Chinesenkarre bis Yingkou (Niutschwang).

Nach einer halbstündigen Rast bei Thee und Schwarzbrot setze ich meine Fahrt fort. Da ich immer Trab fahren lasse und die Wege meistenteils unverhältnismäßig gut sind, lege ich eine ziemlich beträchtliche Entfernung zurück. Ich komme durch eine Gegend, die etwas freundlicher zu sein scheint, die Ausdehnung des bebauten Landes nimmt zu, vorwiegend sind Bohnenstoppeln zu sehen. Da von dieser Gegend keine Spezialkarte existiert, so nehme ich ein möglichst genaues Itinerar auf, wobei mir auffällt, daß die Dörfer eines ganzen großen Distrikts einen und denselben Namen führen, sie heißen nämlich übereinstimmend Taipingschwang. Ich fahre nahezu anderthalb Stunden und höre auf meine Frage nach dem Namen des Dorfes immer wieder diesen einen Namen. Ähnliches ist mir übrigens auf meiner Weiterreise mehrmals passiert. Ich habe keine Erklärung dafür, will die Thatsache aber wenigstens registrieren **).

Bei dem Orte Chonenpu überschreiten wir den Küstenfluß Liuliho, und wenden uns dann nach Südosten, eine Richtung, die wir von jetzt ab eine Zeit lang beibehalten. Bei dem Orte Gautiatai erreiche ich gegen 3 Uhr nachmittags eine ziemlich breite Handelsstraße, die von Yingkou aus nach dem Norden führt. Hier begegne ich zum ersten Mal längeren Wagenzügen, die mit Kauleang und Bohnen, sowie mit Bohnenkuchen beladen sind. Im Winter herrscht in der Mandschurei ein außerordentlich lebhafter Karrenverkehr, von dessen Umfang man

*) Die Reiter waren übrigens, wie sich später herausstellte, keine Räuber, sondern eine chinesische Kavalleriepatrouille. Sie gehörte zu einer regulären Armee von mehreren tausend Mann, die an einem der nächsten Tage die russischen Stellungen in Kobantse und Tschentschonin hart bedrängte. Sie stand unter dem Mandschugeneral Su, dem militärischen Kommandanten von Mukden vor dessen Besetzung durch die Russen.

**) Vermutlich sind es Kollektivnamen für ganze Gegenden, wie bei uns „Zauche", „Mark" u. s. w.

sich nur schwerlich eine Vorstellung machen kann. Die Karren sind schwer beladen und meistens mit fünf bis sieben Tieren bespannt.

Am Spätnachmittage erreiche ich nach etwa 80 Li*) Weg Tschwangtaitse, an dem 300 Meter breiten Flusse Tschwangtaitseho, über den eine Eisenbahnbrücke führt, die jedoch vollständig in Trümmern liegt. In dem Orte befindet sich ein großes Tavistenkloster, in dem sich die russische Etappe einquartiert hat. Hier werde ich heute übernachten.

* * *



Meine Kosaken (S. 32).

Zu meiner Überraschung finde ich auf dieser weltentlegenen Etappe auch eine Dame vor. Es ist die Frau des Etappenkommandanten, Stabskapitän Grodinsky. Als dieser aus seiner Garnison Nikolsk jungverheiratet aufbrechen mußte, um nach der Mandschurei und nach Peking zu ziehen, ist ihm seine junge Gattin gefolgt und hat sich mit ihm nun auf dieser entlegenen Station heimisch einzurichten gesucht. Überhaupt sind die russischen Offiziersfrauen sehr couragiert, es ist keine Seltenheit, daß sie ihrem Gatten gefolgt und mit ihm ins Feld gezogen sind. Ich lernte eine Dame kennen, die den ganzen Feldzug an der Seite ihres Mannes mitgemacht hat, die in Peking und Schanhaikwan und später in Mukden und anderswo gewesen ist. Die meisten der Offiziersfrauen freilich leben in Port Arthur und sehen ihre

*) Ein Li ist etwas über einen halben Kilometer.

Männer nur gelegentlich. Jedenfalls bringt die Anwesenheit einer jungen und netten Dame eine erfreuliche Abwechselung in mein Nomadenleben, und obgleich wir uns nur vermittelst eines Dolmetschers unterhalten können, vergeht doch die Zeit pfeilgeschwind. Man nimmt mich mit aller Gastfreundschaft Sibiriens auf, und die schaltende Hand der Frau bewirkt, daß ich ein Diner vorgesetzt bekomme, wie ich es mir nicht besser wünschen kann — und das im Innern der Mandschurei an einem Tage, da ich von Chungchutsen oder Regulären beschossen worden bin. Ausnahmsweise ist der Dolmetscher dieses Mal ein Sohn biederer deutscher Eltern, die nach Lodz eingewandert sind. Er führte den Namen Böttcher und freut sich geradezu kindisch, wieder einmal deutsch sprechen zu können.

* * *

5. Februar.

Meine Eskorte ist verstärkt worden durch drei Schützen, die für den Kapitän, bezw. dessen Frau in Yingkou Einkäufe besorgen sollen. Ich muß zunächst den Tschwangtaitsche überschreiten, und es macht einige Mühe, die Tiere über das Eis zu bekommen. Auf dem rechten Ufer des Flusses, gegenüber dem Taoistenkloster, in dem ich in Quartier gelegen habe, liegt erst der eigentliche Ort, in dessen Straßen sich ein ziemlich reger Getreidemarkt entwickelt. Dann fahren wir in südlicher Richtung weiter, und ich mache an diesem Tage über 100 Li. Die Straße bewegte sich zwischen der Eisenbahnlinie zur Linken und dem kaiserlich chinesischen Telegraphen zur Rechten, wir kommen abwechselnd durch angebautes Land und Wüste, treffen aber weniger Dörfer, als gestern. Teilweise wird die Gegend recht einsam, und man ist erfreut, wenn man nach stundenlager Fahrt wieder einmal in der Ferne die eisenbahnwaggonartig gebauten Häuser der Mandschuren vom Horizonte sich abheben sieht. Die flache Landschaft, in der dem Auge wenig Ruhepunkte gegeben sind, verleitet oft zu den abenteuerlichsten Visionen. In einem ganz nahe stehenden Bohnenstrunk vermutet man einen Ochsen, und die Dörfer erscheinen oft mindestens zehn Kilometer weit entfernt, während man bereits bis auf etwa einen Kilometer heran ist.

Auf halbem Wege begegnet uns eine Kosakenpatrouille, die die Bahnstrecke absucht. Irgend welche Zwischenfälle unangenehmer Art ereignen sich nicht.

Nach etwa 70 Li fahren wir unter dem Bahndamm hindurch, die Überführung ist zerstört, aber die Schienen liegen noch. Von hier an wird die Gegend wieder belebter. Wir begegnen mehreren Karrenkarawanen, links von uns in der Ferne erblicken wir schon die blauen Berge, die der Halbinsel Liaotung vorgelagert sind und sich in ihr fortsetzen. Die Chinesen nennen das Gebirge Leangtiaschan. Von dieser Stelle ab sollten es bis Yingkou nur noch 100 Li sein.

Nach etwa 30 weiteren Li erreiche ich den großen Strom Liaoho, und zwar bei der Stadt Tientschwangtai, der ersten Stadt, die ich seit Tschentschoufu zu sehen bekomme. Hier liegt eine Kompagnie des vierten Schützenregiments auf Bahnwache. Der Etappenkommandant, bei dem ich logiere, ist ein noch junger Mann, der lange in Petersburg gestanden hat und dann nach Sibirien versetzt worden ist. Er schwärmt mir von Paris vor und vom

europäischen Leben, er hat einen großen Teil Europas bereist und sitzt nun hier auf einer einsamen Etappe, von seinen schönen Erinnerungen zehrend, versauernd und verkümmernd. Er sehnt sich zurück nach europäischem Leben und nach seinen Büchern. In der Litteratur seines Landes sowie in der deutschen und französischen ist er ziemlich beschlagen und empfindet seine gegenwärtige Weltabgeschlossenheit als eine schlimme Fügung.



Ziehbrunnen bei einer mandschurischen Fanse (S. 31).

6. Februar.

Frühzeitig bin ich aufgebrochen, um möglichst früh in Yingkou einzutreffen. Zunächst fahren wir auf dem Eise des Liaoho (die Chinesen nennen den Fluß Talaiho) entlang, dann ziehen wir hinüber auf das andere Ufer. Die Eisenbahn ist bereits 20 Li vor Tientschwangtai etwas westlich abgebogen. Sie vermeidet den Übergang über den breiten Fluß, bleibt auf dessen rechtem Ufer und endet schließlich dicht am Flusse, nahe dessen Mündung, der Chinesenstadt von Yingkou gegenüber. Mein Weg führt mich der Krümmung des Flusses folgend etwas östlich. Die Wagenzüge häufen sich, oft sind es an die 40 und mehr Chinesenkarren, die hochbeladen an uns vorbeirollen. Vor den Kosaken haben die Kutscher einen gewaltigen Respekt. Sobald sie sie ankommen sehen, weichen sie in weitem Bogen aus, und es passiert bei solcher Gelegenheit mehrmals, daß zwei oder drei Karren über einen der zahlreichen Erdwälle fahren und zum Gaudium der Kosaken umwerfen. Je näher wir nach Yingkou herankommen, um so zahlreicher werden die Züge, bis unmittelbar vor den Häusern der europäischen Niederlassung kann man die hohen Staubwolken sehen, die sie aufwirbeln. Gegen Mittag lange ich bei den aus-

gedehnten Baulichkeiten der russischen Eisenbahn, der „Chinese Eastern Railway" an, die nur noch eine knappe Stunde von der Stadt Yingkou entfernt sind. Um 1 Uhr ziehe ich mit meiner Kavalkade in Yingkou ein, neugierig angestaunt von allen Leuten, die mir begegnen. Man zeigt mir das deutsche Hotel, das einem früheren deutschen Schiffskapitän namens Decker gehört, ich entlasse meine Kosaken mit einem Trinkgeld und einigen Flaschen Wodka, nachdem ich sie bei dem Platzkommandanten gemeldet habe, und freue mich der überstandenen Reise und der Erholung, die ich hier suchen werde. Im Hotel erst erfahre ich, daß ich der erste Europäer bin, der seit Beginn der Boxerunruhen wieder über Land nach Yingkou, oder wie es die Europäer fälschlicherweise zu nennen pflegen, nach Niutschwang*) gekommen ist. Meine Reise scheint unter den Bürgern von Yingkou Sensation zu erregen.

*) Die chinesische Stadt Niutschwang liegt mehrere Meilen stromaufwärts am Liaohe.



Barikaden am „bund“ von Niutschwang zur Zeit der Boxerkämpfe (S. 39).

III. Kapitel.

Rußland in der Mandschurei.

1. Wie die Mandschurei russisch wurde.

7.—14. Februar.

Für die Beurteilung des russischen Vorgehens in Ostasien ist es von Interesse, an einem konkreten Fall zu untersuchen, wie das Zarenreich Grenzpolitik treibt.

Zwischen dem Beginn der Boxerunruhen in der Provinz Petschili und in der Mandschurei liegt ein Zwischenraum von Monaten. Diese Thatsache hat zu mancherlei Vermutungen und zu Verdächtigungen Rußlands Anlaß gegeben. Das muß man ja unsern stammverwandten Nachbarn auf der andern Seite des Kanals lassen, daß sie es trefflich verstehen, die Blößen, die sich die Politik der anderen Mächte giebt, aufzudecken. Von diesen Operationen bis zu mehr oder weniger begründeten Verdächtigungen ist dann nur ein Schritt. Auf englischer Seite wurde zuerst behauptet, daß die Russen das ihrige dazu beigetragen hätten, die Unruhen auch in der Mandschurei zum Ausbruch kommen zu lassen, und daß sie absichtlich nicht für eine Beruhigung des Landes sorgten, um sagen zu können, das Land sei noch dauernd unsicher und deshalb die Anwesenheit der Truppen unbedingt erforderlich. Das sollte dann solange fortgesetzt werden, bis sich die Leute daran gewöhnt hätten, daß Rußland in der Mandschurei sitzt. Und das ist ja bei der Vergeßlichkeit, mit der man heutzutage in der auswärtigen Politik arbeitet, gar nicht so schwer zu erreichen. Vollständige Klarheit wird über die russischen Manöver wohl nie verbreitet werden.

Der erste Angriff der Boxer auf die Fremdenniederlassung in Niutschwang erfolgte am 4. August 1900; etwa 150 Boxer erschienen an dem kleinen „bund“ der Fremdenniederlassung

bei einer Barrikade des Freiwilligenkorps und attackierten die kleine Besatzung. Die Sache muß verhältnismäßig harmlos gewesen sein, denn man ließ die Chinesen, die zunächst nur schrieen und ihre Tänze aufführten, bis unmittelbar an die Barrikade herankommen. Wie vor den Zweikämpfen der homerischen Helden entspann sich zunächst ein Wortkampf; der chinesische Anführer prahlte und höhnte, man solle doch schießen, er sei ja doch unverwundbar u. s. w. Er kletterte sogar mit pathetischen Worten auf die Barrikade hinauf und schwang sein Messer, bis ihn ein Freiwilliger am Arme packte und auf die andere Seite hinüberzog, wo man ihn fesselte. Damit war aber scheinbar auch der Thatendurst über die freiwillige Bürgerwehr Niutschwangs gekommen, denn jetzt fing man an zu knallen. Kaum ging aber das Schießen los, da machte auch der Boxerhaufen schon Kehrt und nahm Reißaus. Zehn Tote blieben am Platze. Nach einiger Zeit erschien ein Detachement russischer Marinesoldaten. Sie hatten nichts mehr zu thun, nur auf einen Kerl, der vor Angst in den Fluß gesprungen war, eröffneten sie ein Schnellfeuer, das auch seine Wirkung hatte. Nach diesem billigen Siege nahm man den gefangenen Boxerführer, zog mit ihm im Triumph nach dem großen Platze, auf dem das Regierungsyamen steht, band ihn dort an einen Stein fest, und eine „Sqad" Kosaken und Freiwilliger, ca. 50 Mann, gaben aus etwa 100 (!) Meter Entfernung eine Salve auf den Gefangenen ab. Als das geschehen war, kam ein Mandarin des Weges dahergegangen, der sich neben den Erschossenen hinstellte und irgend etwas reden wollte. Man stopfte ihm den Mund, indem man ihn zwang, den Leichnam des Boxerführers auf seinen Rücken zu nehmen und ihn in den einige hundert Meter entfernten Fluß zu werfen. [!]

Gegen 9 Uhr hatten sich die Boxer wieder gesammelt und mit chinesischen Soldaten zusammengethan. Sie strichen in dem hinter der Fremdenniederlassung befindlichen Schilf und Riedgras herum. Vierhundert russische Marinesoldaten, fünfhundert Kosaken und einige Kompagnien Infanterie nahmen das Gefecht auf und trieben die Chinesen in die City zurück. Den Nachmittag über beschossen dann zwei russische Kanonenboote die Chinesenstadt, eine Kanonade, die von den Chinesen durch Feuer aus Maschinengewehren und durch Infanteriefeuer erwidert wurde. Aber diese ganze Beschießung war nicht viel mehr als eine Farce. Man that der Stadt keinen Schaden, sondern schoß prinzipiell darüber hinweg, angeblich, um den fliehenden Feind zu treffen, thatsächlich aber, um die Chinesenstadt zu schonen, weil die russisch-chinesische Bank, die augenscheinlich stark in der Stadt interessiert ist, erklärte, ihr würde durch eine reguläre Kanonade der meiste Schaden zugefügt.

Eigentümlich war das Benehmen des Taotai*) in der Angelegenheit. Während des Angriffes der Boxer am Morgen schickte er zu dem russischen Kommandanten und erbat sich Schutz für seine eigene Person, und zwar gegen chinesische Soldaten und Boxer. Als eine Abteilung russischer Soldaten anrückte, um ihm die erbetene Wache für seinen Yamen zu stellen, war er jedoch längst mit seinen gesamten Wertgegenständen aus Yingkou verschwunden und hatte sich nach Tientschwangtai begeben.

Infolge der Vermittelung einiger in Niutschwang ansässiger europäischer Kaufleute wurde das Bombardement am Spätnachmittag eingestellt. Mehrere unerschrockene Männer unter Füh-

*) Chinesischer Regierungspräsident.

rung des Chefs der Firma Bush Bros., des Herrn H. A. Bush, begaben sich in die Chinesenstadt und suchten der Vorsteher der chinesischen Gilden habhaft zu werden, sowie eines chinesischen Regierungsbeamten. Es gelang ihnen das auch, und so wurde denn noch an demselben Abend ein Abkommen zwischen den Russen und den Chinesen geschlossen, demzufolge das Bombardement eingestellt werden sollte, wogegen sich anderseits die Gildenvorstände verpflichteten, dafür zu sorgen, daß die in der Chinesenstadt befindlichen Waffen bis zum nächsten Morgen um 10 Uhr abgeliefert sein sollten.

Nach Sonnenuntergang desselben Tages wurde auf Befehl des Viceadmirals Alexejeff die am Flaggenstock des chinesischen Seezollamtes wehende chinesische Flagge heruntergeholt, und die russische Flagge gehißt, die heute noch dort weht und wohl auch in alle Ewigkeit dort wehen



Russische Etappe in einer Ausspann in Tudiatai (S. 31).

wird. Von diesem Moment an steht Niutschwang thatsächlich unter russischer Verwaltung. Der Taotai war geflohen, angeblich mit Zustimmung der Russen, die ihm ja auch erlaubten, mit Sack und Pack per Bahn bis Tientschwangtai zu reisen, was sie leicht hätten hindern können. Das verdächtige Scheinspiel des Chinesen, das ich vorhin erwähnte, erhält dadurch eine etwas andere Beleuchtung. War die Annexion auch noch nicht formell erklärt worden, so ließen doch die amtlichen Schriftstücke nicht mehr lange auf sich warten. Das erste lautete in wortgetreuer Übersetzung folgendermaßen:

„Yingkou, den 6. August 1900.

Den Konsuln der Vertragsmächte, Yingkou.

Euer Hochwohlgeboren! Das feindliche Benehmen der chinesischen Behörden, die die Rebellion zuerst entfachten und dann erklärten, sie könnten die Ordnung nicht aufrecht erhalten,

endete in einem offenen Angriff auf unsere Streitkräfte, die wir in Übereinstimmung mit den Wünschen des Konsularkorps in der Stadt stationiert hatten. Während der besagten Attacken sind die chinesischen Behörden geflohen und haben die Stadt ihrem Schicksal überlassen. Um Zuchtlosigkeiten und Räubereien seitens des chinesischen Mob zu verhindern und den Handel des Hafens und das Eigentum der Fremden zu schützen, erachtet es die russische Militärbehörde für notwendig, die Stadt unter die Bewachung von kaiserlich russischen Truppen zu stellen. Es muß hinzugefügt werden, daß auch die perfide Zerstörung der Chinese Eastern Railway durch Aufständische und chinesische Truppen die Unterhaltung einer Truppenmacht in Yingkou notwendig macht, um die Bahnstrecke zu beschützen. Nichtsdestoweniger erkennt die kaiserliche Regierung als letzte Norm an, daß Yingkou ein Vertragshafen ist, das heißt, die zeitweilige Verwaltung soll eingerichtet werden sowohl im Interesse der Russen wie der Fremden und der Chinesen, sie will nicht die Rechte und Privilegien beeinträchtigen, deren sich diese früher in Yingkou erfreut haben. Die Fremdenkolonie wolle zur Kenntnis nehmen, daß die einzige Aufgabe der provisorischen russischen Administration ist, Frieden und Ordnung aufrecht zu erhalten und den Handel wieder herzustellen, und ich hoffe in diesen Bemühungen auf die aufrichtige Unterstützung der fremden Vertreter rechnen zu dürfen. Ich habe die Ehre zu sein Euer Hochwohlgeboren aufrichtiger Diener E. Alexejeff, Viceadmiral."

Der Tenor dieses Schriftstückes ist durchaus loyal gehalten, und man könnte geneigt sein, auch wirklich den darin enthaltenen Versicherungen volles Vertrauen zu schenken, wenn man eben nicht zu oft schon sich von schönen russischen Versicherungen hätte anführen lassen. Speziell Alexejeff ist der Schlauesten einer im fernen Osten, der es ganz ausgezeichnet versteht, mit schönen Worten und den einschläferndsten Versicherungen zu operieren, dem man niemals wird nachsagen können, daß er eine seiner Versicherungen nicht gehalten hätte, und der bei alledem doch nur solche Versicherungen abgiebt, die sich auslegen lassen. „Seid sanftmütig wie die Tauben und klug wie die Schlangen", heißt es in der Bibel. Die Anwendung dieses Schriftwortes kann man unter anderm auch illustriert finden in der gelungenen Manier, mit der der Moskowiter den Japaner bei dieser ganzen Affaire an die Wand gedrückt hat. Ich erinnere daran, daß im japanisch-chinesischen Kriege Japan die Mandschurei besetzt hatte, und daß Rußland, Frankreich und Deutschland den Mikado wieder zum Verlassen und zur Aufgabe der Mandschurei im Frieden von Schimonoseki zwangen. Es ist nicht verwunderlich, wenn Japan sich seiner alten Interessen in diesen Gebieten erinnerte in dem Augenblicke, da der Russe im Begriffe war, ihm den guten Bissen definitiv vor der Nase wegzuschnappen. Die deutschen Kaufleute wissen ganz genau, was sich Deutschland durch seine Stellungnahme beim Friedensschluß von Schimonoseki in Japan verscherzt hat, ohne auf der andern Seite auch nur die geringste Entschädigung dafür zu haben. Sie erkennen keinen anderen Erfolg der Operation als den, daß dem weiteren Vordringen der russischen Macht nach dem Süden Ost-Asiens ganz zwecklos Vorschub geleistet worden ist. Das Zarenreich allein hat Nutzen aus dem Einschreiten beim chinesisch-japanischen Friedensschluß gezogen, Deutschland speziell hat sich damals Japan entfremdet, das wir hier draußen im Osten vielleicht noch einmal nötiger haben als Rußland, und der Dank von seiten Rußlands entspricht leider in keiner Weise den Opfern, die wir seiner Politik gebracht haben.

Kurzum, auch diesmal hatte Japan bezüglich der Mandschurei seine Augen offen gehalten und sandte zwei Kriegsschiffe nach Niutschwang, um den Ort zu schützen. Da die Aktionen in China als gemeinsame betrachtet wurden, und Japan in Bezug auf die Unterordnung unter einen gemeinsamen Oberbefehl vielleicht der loyalste Staat war, so sahen die Japaner auch nichts darin, daß ihre Schiffe in Niutschwang dem an Rang und Jahren älteren russischen Kommandanten Alexejeff, unterstellt wurden. Der Tag des Gefechts kam, einen ganzen Tang lang wurde gekämpft, Yingkou wurde sogar bombardiert, und während dieser ganzen Gefechte, auch während derer, die sich daran anschlossen, ist es dem russischen Kommandierenden nicht ein einziges Mal beigefallen, die ihm unterstellten Japaner, die nur auf seinen Befehl warteten, zur Mitwirkung heranzuziehen. Das ist echt russisch! Die Japaner, die während der gemein-



Rast (S. 35).

samen Aktionen niemals den geringsten Mißton in das Konzert der Mächte hineingebracht haben und alle Reibungen gewissenhaft vermieden, beschränkten sich angesichts dieser Vorgänge darauf, mit Eintritt der kühlen Jahreszeit ihre Schiffe zurückzuziehen und auf diplomatischem Wege gegen die Art des russischen Vorgehens in Mandschuria zu protestieren. Thatsächlich war es also den Russen gelungen, die Japaner auch hier wieder hinauszudrängen, und sie konnten nun in die Welt hinausposaunen, daß sie allein es gewesen seien, die Niutschwang und die Mandschurei gerettet hätten, obgleich die Japaner gern dabei geholfen hätten und die Engländer vielleicht ebenfalls. Der nächste Schritt, den Rußland aber nach der „Rettung" gethan hat, war der, daß es bei China den dauernden Besitz der schlitzäugigen Mandschuria reklamierte und schließlich Entgegenkommen fand, wenn auch nur in dem Sinne, wie der Straßenräuber bei dem fürstlichen Vater seiner geraubten Braut.

Am 9. August lagen im ganzen sieben russische, zwei japanische und ein englisches Kriegsschiff im Hafen. Zum temporären Civilgouverneur von Niutschwang war der Kommandant des russischen Kanonenbootes „Ovatschne“, de Collongue, ernannt worden, jedoch wurde bereits am 10. August eine Veränderung in der Verwaltung vorgenommen. Der bisherige russische Konsul in Niutschwang, Ostroverkoff, wurde zum Civiladministrator ernannt, während der eben genannte de Collongue Kommandant der Stadt wurde.

Am 18. August erhielten die Konsuln folgendes Schreiben des Civilgouverneurs Ostroverkoff: „In Übereinstimmung mit den Instruktionen, die ich von dem Höchstkommandierenden der Provinz Kwantung und der darin stationierten Streitkräfte empfangen habe, habe ich die Ehre, Ihnen anbei eine Abschrift der Übersetzung des ‚Regulativ für die kaiserlich russische provisorische Civiladministration des Hafens von Niutschwang‘ zu überreichen, die am 27. Juli (9. August unserer Rechnung, also vier Tage nach Einnahme der Stadt) von Seiner Excellenz dem Viceadmiral Alexejeff bestätigt worden ist.“

Ich bin in der Lage, den Wortlaut dieses Aktenstückes, das von historischem Interesse sein dürfte, zu veröffentlichen; es lautet:

„Nachdem der Hafen Niutschwang von den Kaiserlich russischen Truppen okkupiert worden ist, ist die Verwaltung folgendermaßen eingerichtet worden:

1. Oberster Verwaltungsbeamter ist der Chefadministrator, der durch den Höchstkommandierenden der Provinz Kwantung und der darin stationierten Truppen bestellt und durch kaiserliches Edikt bestätigt ist.

2. Dem Administrator ist ein Verwaltungsrat beigegeben mit beratender Stimme. Dieser soll, falls nötig, berufen werden und sich folgendermaßen zusammensetzen: der Platzkommandant, ein Vertreter des Konsularkorps, ein Vertreter der fremden Kaufmannschaft, ein Vertreter der chinesischen Gilden, der Zollkommissar und der Bezirksarzt. Dieser Verwaltungsrat wird präsidiert von dem Civilgouverneur, oder im Falle, daß dieser abwesend ist, von dem Platzkommandanten, der den Civiladministrator auch in Krankheitsfällen zu vertreten hat. Ferner ist dem Civiladministrator beigegeben ein Stadtrat, bestehend aus den Vertretern der chinesischen Kaufmannschaft, der einberufen werden soll in Sachen, die sich auf die eingeborenen Kaufleute und Einwohner beziehen. Dem Civiladministrator sind zwei Sekretäre beigegeben, ebenso folgende Beamte, die Chefs der verschiedenen Verwaltungsressorts sind: 1. der Polizeichef, 2. der Steuerinspektor und Rendant, 3. der Vorsitzende des städtischen Gerichtshofes und 4. der Bezirksarzt, außerdem der notwendige Stab von Dolmetschern. Der Platzkommandant ist ernannt worden, um den Hafen gegen irgend welche Zufälligkeiten zu verteidigen und den regelrechten Verkehr von Gütern über Land und auf dem Flusse zu sichern. Sämtliche am Platze befindlichen Truppen unterstehen ihm, mit Ausnahme der im Polizeidienst verwendeten Soldaten. Die Rechte und Pflichten des Kommandanten werden durch besondere Befehle des Höchstkommandierenden geordnet werden.

3. Der Civiladministrator hat das Recht, Ortsgesetze zu erlassen, den Eingeborenen Kopfsteuern aufzuerlegen, über das bewegliche und unbewegliche Eigentum der chinesischen Regierung zu verfügen. Er befindet über die Benutzung der Gelder, die angewiesen oder vereinnahmt werden für die Bestreitung der Verwaltungskosten und für die städtischen Ausgaben, und unterhält die Beziehungen mit den auswärtigen Vertretern.

4. Zur Aufrechterhaltung der Ordnung in der Stadt ist der Polizeichef (ein Offizier) bestimmt, dem ein Assistent und eine angemessene Zahl von Polizisten beigegeben sind. Um die Ordnung auf dem Flusse und unter den Djunken aufrecht zu erhalten, wird ein Wachtschiff eingerichtet unter dem Kommando eines Offiziers und einer angemessenen Zahl von Hafenpolizisten. Außerdem ist die Polizei, um eine gründliche Ordnung in der Stadt herzustellen, mit der Feststellung der Zahl der Einwohnerschaft, der Häuser und der öffentlichen Institute beauftragt. Die Hafenpolizei soll das Einlaufen von Djunken mit Waffen, chinesischen Soldaten und Kriegsmunition verhindern.]

5. Der Steuerinspektor und Rendant mit seinem Stab zieht von der chinesischen Bevölkerung die üblichen Steuern und Abgaben ein, ebenso die Steuern und Abgaben, die von dem Civiladministrator auf-

erlegt werden. Der Steuerinspektor vereinnahmt und verausgabt alle Gelder, sowohl die Regierungsgelder wie auch die Steuern und Abgaben, er ist für diese verantwortlich. Die Rechnungsablage hat alle drei Monate vor dem Höchstkommandierenden der Provinz Kwantung zu erfolgen.

6. Das chinesische Seezollamt tritt unter die Oberaufsicht der kaiserlich russischen Regierung, wird aber seine gegenwärtige Organisation beibehalten. Die Rechte der Beamten rücksichtlich ihres Dienstes und Salairs bleiben unverändert. Dagegen ist die russische Regierung gleichzeitig verantwortlich für die Einnahmen des Zollamtes und wird sich im Zolldienst durch einen Kommissar vertreten lassen, dessen Rechte



Russische Etappe im Laoistentempel von Schanhaitse (S. 35).

in einem Spezialaktenstück festgelegt werden sollen. Im chinesischen Seezolldienst besteht ein gesondertes Departement für die Erhebung des Zolles von chinesischen Djunken und von der chinesischen Kaufmannschaft; dessen Einkünfte sollen nicht in die Seezolleinahmen einbezogen werden, sondern zur Verfügung des Civilgouverneurs stehen. Der Chef dieses Departements wird eine Gehaltszulage bekommen.

7. Um Rechtsfälle zwischen Eingeborenen zu entscheiden, wird ein Gerichtshof eingesetzt nach den Prinzipien der gemischten Gerichtshöfe in China. Unter seine Jurisdiktion fällt sowohl die Polizeigerichtsbarkeit, wie die Fälle zwischen Chinesen und Russen oder denjenigen Fremden, die keine eigene konsularische Vertretung am Platze besitzen. Streitfälle zwischen Fremden, die von Chinesen verklagt werden, gehören vor das betreffende Konsulargericht, Fälle, in denen ein Chinese von einem Fremden verklagt wird, gehören vor

den städtischen Gerichtshof. Kapitalverbrechen von Chinesen, ferner Straßenraub, Verrat oder Schmuggel von Kriegskontrebande sollen vor einem aus Offizieren bestehenden Kriegsgericht verhandelt werden.

8. Zur Führung der Oberaufsicht über die sanitären Verhältnisse der Stadt und zur sanitären Unterstützung der Einwohnschaft ist ein Arzt mit dem notwendigen Hilfspersonal bestellt worden.

9. Die Chefs der verschiedenen Ressorts, nämlich der Polizeichef, der Steuerinspektor und Rendant, der Stadtrichter und der Sanitätskommissar, ebenso auch der Kommissar des Zollamtes, werden bestellt oder entlassen durch Erlaß des Höchstkommandierenden der Provinz Kwantung und der darin stationierten Truppen, und zwar auf Vorschlag des Civiladministrators.

10. Der Civiladministrator besitzt das Recht, in Übereinstimmung mit den einzelnen Ressortchefs Fremde und Chinesen für den Dienst in den verschiedenen Verwaltungsressorts zu engagieren und deren Gehälter festzusetzen.

11. Die Regulative für jedes einzelne Verwaltungsressort sollen entworfen werden vom Civiladministrator in Verbindung mit den Chefs der verschiedenen Ressorts, und dem Höchstkommandierenden zur Genehmigung vorgelegt werden.

12. Für die Bestreitung der Ausgaben der provisorischen Civiladministration und die Deckung ihrer Kosten gewährt die russische Regierung Vorschüsse, die gedeckt werden durch die Steuern und Einkünfte, die von den Chinesen erhoben werden, sowie durch die Einnahmen des chinesischen Departements des Seezollamtes."

Soweit das amtliche Schriftstück, das gezeichnet ist von dem „Höchkommandierenden der Provinz Kwantung sowie deren Truppen und der Seestreitkräfte im Pazific", dem Viceadmiral Alexejeff.

Ergänzend füge ich hinzu, daß die Einnahmen des Seezollamtes, soweit sie von ausländischen Schiffen herrühren, vorläufig von der russischen Regierung kassiert und auf der russisch-chinesischen Bank eingezahlt, wie es heißt „deponiert" werden. Außerdem sei gleich noch mit bemerkt, daß die Russen als Vertreter der chinesischen Regierung auch von den Europäern die bei Landverkäufen übliche Taxe von drei Prozent a val. einkassieren, die früher als Abgabe für die Notierung des Kaufs im Grundbuch an die chinesische Regierung gezahlt wurde. Diese Bestimmung wurde am 19. Dezember publiziert, und sämtliche Landverkäufe, die seit der Zeit der russischen Okkupation stattgefunden haben, gelten für nicht zu Recht bestehend, wenn nicht die drei Prozent nachbezahlt worden sind.

Die vorstehenden Erlasse traten mit dem Tage ihres Erscheinens in Wirksamkeit. Seitdem ist alles das eingerichtet worden, was darin vorgesehen ist. Ein großes Beamtenheer ist in Niutschwang stationiert, aber Sicherheit und Ordnung hatte der Russe bis zu der Zeit, als ich nach dort kam, noch nicht wieder herstellen können. Es ist bei den schönen Worten geblieben. Das Brigantentum blüht fort in der Stadt, und den chinesischen Räubern schließen sich gelegentlich russische Soldaten an. Zwischen dem Civilgouverneur und dem Platzkommandanten entstanden Reibungen, die beiden Ressorts arbeiten daher nicht genügend Hand in Hand, dauernd führt man amtlicherseits das Wort „provisorisch" im Munde, und doch redet schon der erste Erlaß von dreimonatlichen Abrechnungen des Steuerinspektors, und die Beamten des Civilgouvernements sind auf Jahre hinaus engagiert. Rußland denkt also an ein recht langes Provisorium. Währenddessen wird auch bereits mit China verhandelt. Zwei Versionen eines Mandschurei-Abkommens werden bekannt. Offiziell bestreitet Rußland das Existieren eines solchen Abkommens. Aber faktisch ist bereits jetzt die Annektion Mandschuriens durchgeführt, niemand

kann das leugnen, ich habe es mit eigenen Augen gesehen*). Aber das Resultat der Annexion ist kein besonders erfreuliches. Wie kann auch bei einer Verwaltung etwas Gutes herauskommen, der es passieren muß, daß der Polizeichef nach kurzer Zeit als unfähig abgesetzt wird, daß die gesamten Polizisten als unzuverlässig davongejagt werden, daß der Polizeiassistent nach Sachalin verbannt wird, weil er mit Hilfe seiner chinesischen Dolmetscher bei einem chinesischen



Eselskarawane überschreitet den Liaoho auf dem Eise bei der Stadt Tientschwangtai (S. 37).

Großkaufmann mit der Zeit nahezu 30000 Taels erpreßt hat? Wie kann eine Verwaltung reüssieren, bei der das ganze Regiment auf die ausschließliche Vermittelung spitzbübischer chinesischer Dolmetscher gestellt ist, früherer Mafus und Kulis aus Wladiwostok, und bei der schließlich,

---

*) Der Leser sei daran erinnert, daß die Betrachtungen über die Lage in der Mandschurei zu Beginn des Jahres 1901 niedergeschrieben wurden. Inzwischen hat Rußland angesichts des englisch-japanischen Bundes sich bekanntlich für Räumung der Mandschurei nach Ablauf eines gewissen Zeitraumes bereit erklärt. Daß es ihm mit dieser Absicht ernst ist, wird niemand glauben. Ob und wie sie verwirklicht wird, hängt von der Stärke und Entschlossenheit des „ostasiatischen Zweibundes“ ab.

um das Maß voll zu machen, dem Herrn Civiladministrator selbst das Gehalt strafweise herabgesetzt wird, weil seine Einkünfte so groß sind, daß er sie nicht anders als im Hazardspiel anzulegen weiß?

* * *

15. Februar.

Heute schicke ich eine lange Depesche nach Hause, in der ich die Zustände schildere, wie ich sie vorgefunden habe. Es ist mir nicht möglich, diese Depesche direkt hier in Niutschwang dem Draht zu übermitteln, weil Beispiele von Postzensur befürchten lassen, daß die Depesche niemals in ihrem richtigen Wortlaut nach Europa gelangen wird. Der Telegraph nach Port Arthur, der sogenannte Imperial Chinese Telegraph, befindet sich in russischen Händen. Ich bin daher gezwungen, meine Depesche in geschlossenem Couvert unter einer Deckadresse nach Tschifu zu expedieren, um sie von dort per Draht absenden zu lassen.

2. Niutschwang, das natürliche Tor der Mandschurei.

16. bis 20. Februar.

Zur Beurteilung der ganzen mandschurischen Angelegenheit ist es notwendig, der Bedeutung Niutschwangs näher zu treten. Bekanntlich existieren an der Chinaküste eine Anzahl internationaler Vertragshäfen, an denen Europäern erlaubt ist, Handel zu treiben. In jedem dieser Häfen, die bestimmten, in den Handelsverträgen zwischen China und den einzelnen Mächten festgelegten Ordnungen und Regeln unterworfen sind, besteht ein chinesisches Zollamt, das die verschiedenen Dampfer ein- und ausklariert und von den Exporteuren bezw. Importeuren den tarifmäßig festgestellten Zoll erhebt. Diese Zollämter bilden die einzige in China nach europäischen Vorbildern eingerichtete Verwaltung der Seezölle, die von dem weltbekannten Sir Robert Hart geschaffen wurde und ihm untersteht.

Die an der chinesischen Küste und auch im Inlande an den größeren Flüssen existierenden „treatyports“ sind gewissermaßen das gemeinsame Dominium der internationalen Handelsmächte. In ihnen herrscht vollständige Gleichberechtigung zwischen den verschiedenen Nationen, sie sind die Konsularsitze der fremden Handelsstaaten. Daß sich in einigen dieser Häfen einzelne Nationen auf bestimmten Territorien für sich angesiedelt haben, auf sogenannten Settlements, wie wir sie in Shanghai, Tientsin, Hankau u. s. w. finden, ändert an der Thatsache nichts, daß überall und ohne Ausnahme das Prinzip der „offenen Thür“ gehandhabt wird, und zwar keineswegs etwa bloß in Bezug auf den Handel, sondern auch in Bezug auf die Verwaltung der Settlements. Beispielsweise sitzen in den Verwaltungsräten sowohl der englischen wie der französischen Niederlassung in Shanghai deutsche Kaufleute als mitbeschließende vollgiltige Mitglieder, und niemandem wird es einfallen, etwa die beiden genannten Niederlassungen als englische beziehungsweise französische Kolonien zu bezeichnen oder anzuerkennen. Es liegt in der historischen Entwickelung dieser offenen Handelshäfen begründet, daß sie Anspruch haben auf Erhaltung und Schutz von seiten sämtlicher Nationen, denen durch die Handelsverträge mit China und untereinander der ungehinderte Wettbewerb auf dem chinesischen Markte gewährleistet ist.

Hat dieser oder jener Hafen besondere Anliegen oder Forderungen an die chinesische Regierung, dann geht er selbständig, meistens natürlich in Übereinstimmung und mit Unterstützung oder durch Vermittelung des am Platze befindlichen Konsularkorps vor.

Niutschwang nun steht als internationaler Vertragshafen prinzipiell nicht anders da, als z. B. Shanghai. Und doch ließ man es ruhig geschehen, daß Rußland seit dem 6. August 1900 das geschilderte Gouvernement in Niutschwang eingerichtet hat, dem es zwar das Adjektiv „provisorisch“ beifügt, ohne daß es jedoch zu erkennen giebt, was für ein Gouvernement es in Niutschwang definitiv einzurichten gedenkt, wenn es das provisorische einmal aufheben wird.



Ein Bohnentransport (S. 51).

In den Kreisen, die das Vorgehen Rußlands in der Mandschurei gutheißen, hat man das Beispiel von Tientsin angeführt. Man sagte, es sei Kriegszeit, und niemand könne darin etwas Unrechtes finden, wenn derjenige Staat, der den Schutz einer bedrohten Stadt übernahm, diese in einer unruhigen Zeit auch verwaltet. Aber man vergißt dabei, daß die Sache mit Tientsin denn doch wesentlich anders liegt. Freilich ist in Tientsin ein Gouvernement eingerichtet worden, und zwar ein provisorisches Gouvernement, dem nach dem Friedensschluß wieder ein chinesisches folgen wird; aber erstens einmal erstreckt sich diese Verwaltung nur auf die Chinesenstadt, nicht auf die Fremdenniederlassung Tientsin, und zweitens ist sie zusammengesetzt aus Vertretern der beteiligten Mächte. In Niutschwang aber schaltet und waltet nur der Russe, und zwar erstreckt sich seine Gewalt nicht allein auf die Chinesenstadt Yingkou, sondern auch auf die Fremden-

niederlassung Niutschwang. Der Protest der wesentlich englischen Kaufmannschaft dieses Platzes ist erfolglos geblieben.

Aber Niutschwang ist noch mehr als ein offener Hafen, es ist der eigentliche Schlüssel der Mandschurei. Nehmen wir die Karte zur Hand, so sehen wir, wie die Mandschurei mit der Halbinsel Liaotung ihre südlichste Spitze in den Golf von Petschili hineinsteckt. Nun ist es aber eine nicht nur in Ost-Asien bekannte Erscheinung, daß der Großhandel dem Laufe der großen Flüsse zu folgen pflegt, in China vielleicht mit der einzigen Ausnahme des Hoangho, der wegen seines niedrigen Wasserstandes der Schiffahrt zu große Hindernisse in den Weg legt. In der Mandschurei finden wir folgende Wasserstraßen: im Osten der Halbinsel Liaotung das Stromgebiet des Yalukiang, im Westen dasjenige des Liaoho. Das Flußgebiet des Yalu ist noch besonders dadurch bemerkenswert, daß es die Grenze bildet zwischen Korea und China, es ist also eine Gegend, die auch politisch von großem Interesse ist. Handelspolitisch wichtig ist aber der Umstand, daß diese Grenzgegend ein jungfräuliches Kulturland ist. Bis in die zweite Hälfte des vergangenen Jahrhunderts hinein war das Land nördlich vom Yalu unbebaut. Aus politischen Gründen blieb es brach liegen. Unter dem Namen „Nomansland" ist es vielleicht hier und da einmal erwähnt worden, aber selten im Zusammenhange mit Handel und Verkehr. In dem sogenannten „Niemandsland", das erst in den letzten fünfzig Jahren vorwiegend durch Schantung-Einwanderer unter Kultur genommen wurde, giebt es noch große Wälder mit guten Beständen; die an der Mündung des Yalu gelegenen Ortschaften sind daher bedeutende Stapelplätze und Märkte für Holz, und während der Waldreichtum Nordkoreas schon ziemlich gelitten hat, liefert Niemandsland noch bedeutende Mengen Holz. Freilich liegt die Gefahr nahe, daß bei dem Raubbau, der getrieben wird, über Jahr und Tag die Höhen der Berge hier ebenso kahl sein werden, wie in dem übrigen China.

Es ist bei den bekannten Gegensätzen, die zwischen Rußland und Japan bezüglich Koreas herrschen, vielleicht nicht verwunderlich, wenn es bisher an Leuten gefehlt hat, die ihre Augen auf diese Striche Chinas gerichtet haben. Man hat deshalb um so mehr Grund, einmal auf den Yalu hinzuweisen; speziell für uns Deutsche gewinnt dieses Gebiet an Wichtigkeit, jemehr wir in Schantung Fuß fassen; denn es ist gewissermaßen ein Hinterland von Schantung. Nicht allein, daß es seine Bevölkerung von dort her bezogen hat und noch bezieht, es steht auch sonst als Produktionsland in unmittelbarer Fühlung mit Schantung, z. B. was die Seidenproduktion angeht. Der Handel des Yalugebietes ist bis jetzt ausschließlich Djunkenhandel, aber ich bin der Überzeugung, daß es sich wohl lohnen würde, an der Yalumündung einen der vorhandenen Holzmärkte als internationalen Handelshafen zu eröffnen. Jedenfalls sollten wir Deutsche unsere Augen bezüglich dieser Gegenden offen halten und uns nicht durch unbegründete Furcht abschrecken lassen, zwischen die Mühlsteine Japan und Rußland zu gelangen.

Solange wir einen offenen Hafen an diesem Flusse noch nicht haben, müssen wir sein Stromgebiet auch ausscheiden, wenn wir von den gegenwärtig für die Mandschurei in Frage kommenden Handelswegen sprechen. Die eigentliche Handelsstraße durch die Mandschurei geht über Yingkou. Ich erwähnte schon, daß sich bei Yingkou, der Chinesenstadt, bei der sich die internationale Niederlassung gleichen Namens, von den Engländern nach der einige Meilen strom-

aufwärts gelegenen Stadt „Niutschwang“ genannt, befindet, die Sommer- und die Winterhandelsstraße aus dem Norden vereinigt. „Niutschwang“ ist einer der vielen Häfen in Nordchina, die den Winter über durch das Eis der Schiffahrt verschlossen sind. Andererseits ist aber ein Charakteristikum der Mandschurei der ganz enorme Karrenverkehr im Winter. Ich habe in keiner Provinz Chinas jemals etwas gesehen, das sich auch nur annähernd mit diesem Verkehr vergleichen ließe. In Tienschwangtai z. B. kam ich in einen Ausspann, in dem die untergestellten Maultiere und Ponies nach mehreren Tausend (!) zählten, und solcher Ausspannen gab es in der genannten Stadt verschiedene. Der Handel von Niutschwang ist im Sommer anders geartet, als



Getreide-Kauleang-Lager in Niutschwang (S. 51).

im Winter; im Winter blickt der Niutschwang-Kaufmann mehr nach dem Innern des Landes, in der guten Jahreszeit dagegen auf die See hinaus. Im Winter bringt der mandschurische Bauer seine Produkte, Bohnen, Bohnenkuchen und -öl, Kauleang u. s. w. viele Hunderte von Li weit auf Karren aus dem Innern nach Yingkou. Wenn dann die Schiffahrt wieder eröffnet wird, haben die fremden Schiffsrhedereien zu thun, um alle die Stapelware nach dem Süden, zumeist aber nach Japan, zu verfrachten. Das Reich des Mikado ist der Hauptabnehmer der Bohnen und der aus ihnen gewonnenen Erzeugnisse. Außerdem besteht ein lebhafter Handel in Castoröl, Sesam, Seide und Fellen bezw. Pelzen, desgleichen in Mais und Hirse, dem Reis des Nordchinesen.

Aber auch für den Import ist Niutschwang gewissermaßen der einzige Mund der Mandschurei, allerdings liegt der Handel mit europäischen Waren zu einem großen Teil in chinesischen

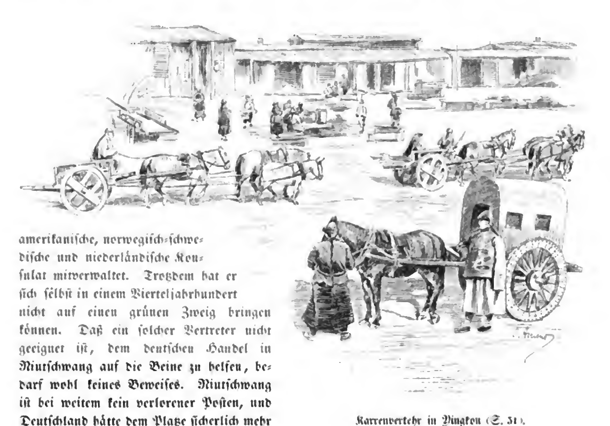
Händen, und zwar meistens in denen intelligenter Kantonesen. Der Import von sogenannten „piecegoods", also Manufaktur- und Galanteriewaren aller Art, ist sehr bedeutend, und Deutschland ist zu einem erheblichen Teil daran beteiligt.

Zur Illustration noch einige Zahlen:

Der Gesamtwert des Handels von Niutschwang belief sich in dem Rechnungsjahre 1899 (das Jahr 1900 kann man wegen der Unruhen nicht als ein Normaljahr in Anschlag bringen) auf den ansehnlichen Betrag von 48357623 Haikuantaels (ca. 150 Millionen Mark). Das bedeutet gegenüber dem Vorjahre, das mit 32441000 Taels zu Buche steht, eine Steigerung von 49 vom Hundert. Vergleicht man diese letztere Zahl wiederum mit der des Jahres 1888, so findet man ein Anwachsen des Handels von Niutschwang in zehn Jahren um 236 vom Hundert, ein Verhältnis, das einzig dasteht in der chinesischen Zollstatistik. Speziell der Wert der aus fremden Ländern importierten Waren hatte sich in diesen zehn Jahren um das dreihundertundfünfzigfache vermehrt. Man ersieht also daraus, daß Niutschwang ein Hafen ist, dessen Bedeutung gegenüber den alten und bekannten Handelshäfen Chinas, speziell Shanghai und Tientsin, in einem ganz erheblichen relativen Anwachsen begriffen ist. Im Jahre 1899 erreichte die Zahl der Niutschwang anlaufenden Schiffe 1161, und der Gehalt dieser Schiffe überstieg zum erstenmal eine Million Registertons. Leider muß die Thatsache konstatiert werden, daß die Zahl der deutschen Schiffe gegen frühere Jahre gesunken ist, während vor allem die japanische Schiffahrt dank den Anstrengungen und Bemühungen der Regierung dauernd und rapid in die Höhe gegangen ist. Es ist für die Handelsgeschichte Ost-Asiens von großem Interesse, auf diesen Umstand hinzuweisen, und die kurze Zeit von drei Handelsjahren bildet eine lehrreiche Illustration für das Anwachsen der Handelsbeziehungen des japanischen Reiches. Es sei mir erlaubt, die Zahlen dieser Jahre zusammenzustellen.

Im Jahre 1897 liefen folgende Schiffe den Hafen von Niutschwang an: 165 britische, 71 deutsche, 62 chinesische, 52 japanische, 31 schwedisch-norwegische, 3 holländische und 1 (!) russisches. Im Jahre 1898 gingen in Niutschwang vor Anker 312 britische, 241 japanische, 144 deutsche, kein russisches. Im letzten Rechnungsjahre 1899 hatten sich die Ziffern folgendermaßen verschoben: 384 (!) japanische Schiffe, 316 britische, 220 chinesische, 94 deutsche, 46 schwedisch-norwegische, 7 russische und je 2 dänische und amerikanische Schiffe. Die enorme Steigerung des japanischen Anteils auf Kosten desjenigen der übrigen Länder ist freilich in erster Linie der Thatsache zuzuschreiben, daß in diesen Jahren sich in Japan ein ganz hervorragender Markt für Bohnen eröffnet hat, und die Japaner natürlich ihre eigenen Schiffe schicken, um dieses Produkt in ihr Land einzuführen. Von den Bohnen im Werte von 8691236 Taels, die im Jahre 1899 verschifft wurden, gingen ca. 93 vom Hundert allein nach Japan. Andererseits aber ist das Emporblühen des japanischen Handels in Niutschwang auch der Rührigkeit der japanischen Regierung zuzuschreiben. Japan ist außer England das einzige Land, das in Niutschwang einen Berufskonsul unterhält, und die japanischen Konsuln sind dafür bekannt, daß sie auch für den Handel ihres Landes arbeiten, tüchtig arbeiten, was man von denen anderer Nationen vielfach nicht sagen kann, die ihre Stellung mehr als eine repräsentative auffassen. Aber nicht allein das. Japanische Studenten haben, als Chinesen verkleidet,

das Land durchzogen und so den Handel an der Quelle kennen gelernt. Die Folge davon ist, daß die Japanerkolonie in Niutschwang ziemlich bedeutend ist, und bei der Geschäftsintelligenz und Rührigkeit des Inselvolkes sollte es mich nicht wundern, wenn über Jahr und Tag Niutschwang ein Hafen ist, in dem das japanische Element überwiegt. Daß speziell der deutsche Handel in Niutschwang so sehr verdrängt werden konnte, schreibe ich hauptsächlich der Thatsache zu, daß das Deutsche Reich dort in jeder Hinsicht ungenügend konsularisch vertreten ist. Der Verwalter des Vicekonsulates ist ein alter Mann, ein englischer Kaufmann, der noch das



Karrenverkehr in Yingkou (S. 51).

amerikanische, norwegisch-schwedische und niederländische Konsulat mitverwaltet. Trotzdem hat er sich selbst in einem Vierteljahrhundert nicht auf einen grünen Zweig bringen können. Daß ein solcher Vertreter nicht geeignet ist, dem deutschen Handel in Niutschwang auf die Beine zu helfen, bedarf wohl keines Beweises. Niutschwang ist bei weitem kein verlorener Posten, und Deutschland hätte dem Platze sicherlich mehr Aufmerksamkeit geschenkt, wenn es gehörig aufmerksam gemacht worden wäre. Aber der deutsche Vicekonsulatsverweser hat nichts gethan, um in dieser wichtigen und kritischen Zeit seiner Stellung entsprechend aufzutreten. In der ganzen Zeit der russischen Okkupation, in der die andern Konsuln, besonders der japanische und englische, Berichte über Berichte nach Hause schickten, hat Herr Baudinel in fast allen Konferenzen des Konsularkorps gefehlt, und als es gelegentlich eines Besuches des Viceadmirals Alexejeff in Niutschwang galt, deutsche Interessen wahrzunehmen (Kosaken hatten ein deutsches Hotel überfallen), hat er nichts anderes gethan, als einen devoten Brief an den russischen Allmächtigen geschrieben, in dem er ihn um Verzeihung bittet, daß er ihm nicht seine Aufwartung machen

könne. Ich selbst und andere Einwohner Nintschwangs haben bei einer Audienz, die wir bei Alexejeff hatten, diesen Brief im Papierkorbe (!) liegen sehen. Ein Engländer machte uns darauf aufmerksam. In der That — beschämend!

Leider verfolgt ja Deutschland das Prinzip, sich erst dann zur Einsetzung von Konsuln zu entschließen, zumal von Berufskonsuln, wenn sich an einem Orte deutsche Interessen ankrystallisiert haben. Der Japaner macht es anders: sobald ein Hafen neu geöffnet wird, setzt er zuerst einen Konsul dorthin, und zwar einen Berufskonsul, der den Ort und die Verhältnisse studiert und dann den Handel nachzieht. Das Deutsche Reich kann auch von dem jungen Japan hier draußen manches lernen. Jedenfalls aber müssen wir uns von dem Prinzip frei zu machen suchen, daß wir denken, genug gethan zu haben, wenn wir an irgend einen Ort, wo die Einsetzung eines konsularischen Vertreters eine unbedingt dringende Notwendigkeit geworden ist (denn früher entschließen wir uns zu diesem Schritte nun ja doch einmal nicht), das Konsulat einem Kaufmann übergeben, der niemals selbst einen mittelmäßigen Berufskonsul aufwiegt. Berufskonsuln, gewissermaßen Handelsexperten brauchen wir hier draußen, vor allen Dingen aber in gefährdeten Orten, wie Nintschwang, solche, die ihre Stellung und die des deutschen Reiches und Handels zu wahren wissen.

Unzweckmäßig ist es aber vor allen Dingen, unsere konsularische Vertretung einem englischen Kaufmann zu übertragen, der nebenbei noch drei andere Konsulate verwaltet. Heute gehört mehr denn je nach Nintschwang ein tüchtiger deutscher Konsul, der eine kräftige Faust hat und durchzudringen weiß. Haben wir es erst dazu gebracht, dann thun wir hoffentlich auch noch einen Schritt weiter und befreunden uns endlich mit dem Gedanken, nach China nur noch Konsuln zu setzen, die sich für die Verhältnisse spezialisiert haben. Unsere chinesisch geschulten Dolmetscher sind meistens weit bessere Kenner der Verhältnisse, als die häufig ihre Plätze wechselnden Konsuln, und diese letzteren sind oft genug gezwungen, sich von ihren Dolmetschern bis ins einzelnste beraten zu lassen. Wozu die Juristen, die von X-wo kamen und nach X-wo gehen, sobald sie ihre Zeit in China, die sie häufig selbst leider nur als Übergangszeit betrachten, abgesessen haben, wenn die Dolmetscher ihre Arbeiten besser leisten können? Man eröffne den Dolmetschern in China in weitestem Umfange die Konsulatskarrière — und man wird gut damit fahren. Ähnliches gilt auch vom Gesandtschaftsposten in Peking. Über kurz oder lang werden wir doch dazu übergehen müssen, das große chinesische Reich als ein Stück Welt für sich zu betrachten, das als solches besonders studiert und behandelt sein will. Und dann fürchte ich, werden sich die Ereignisse in der nächsten Zeit so jagen, daß wir wohl darauf bedacht sein müssen, uns einen guten Stab jüngerer, speziell ostasiatisch geschulter Konsulatsanwärter heranzubilden, die nicht bloß in der Lage sind, einige Stempel zu setzen, für die Ein- und Ausklarierung eines deutschen Dampfers ein paar Dollar einzukassieren oder sonst höhere oder weniger hohe Durchreisende zu empfangen, sondern die auch die Sprache des Landes lernen, nicht zu häufig ihren Platz wechseln und es verstehen, den Handel des Landes zu studieren sowie diese und jene Fingerzeige zu geben, wo und wie der deutsche Kaufmann imstande ist, in China Geschäfte zu machen. So machen es wenigstens die japanischen Konsuln. Und Japan meistert damit seine Meister.

3. In Audienz beim russischen Höchstkommandierenden.

21. Februar.

Heute morgen traf in Niutschwang der Höchstkommandierende der russischen Armee und Marine im fernen Osten, der Viceadmiral Alexejeff ein. Er hat bereits seit längerer Zeit eine Inspektionsreise nach Niutschwang und Mukden angekündigt, und ich habe meinen Aufenthalt in Niutschwang auch deshalb etwas über die zuerst geplante Zeit hinaus ausgedehnt, weil ich seine Ankunft abwarten wollte. Mir wurde denn auch der Vorzug zu teil, heute von Seiner



Der chinesische Regierungs-Yamen in Niutschwang (S. 10).

Excellenz in Audienz empfangen zu werden. Alexejeff ist für den Osten Russisch-Asiens beinahe dasselbe, was für das westliche russische Reich der Zar ist. Er gebietet selbständig nicht allein über die Mandschurei, die russischen Expeditionstruppen und die im Pazific stationierte russische Marine, sondern seine Stimme ist fast Befehl auch für das ganze östliche Sibirien. Bei den Russen nimmt ja die Marine in der That einen höheren Rang ein, als das Landheer, die Marineoffiziere sind auch im allgemeinen viel besser gebildet, als die der Armee, und speziell Alexejeff gilt als einer der befähigtesten russischen hohen Offiziere. Jedenfalls ist er mehr Herr über seine Untergebenen, als irgend ein anderer fremdländischer General, dank der despotischen Regierungsform des Zarenreiches.

Wenn man bei einem solchen Potentaten eine Audienz nachsucht, dann muß man auch etwas zu sagen haben. Und da ich es grundsätzlich vermeide, irgend eine einflußreiche Persönlichkeit nur zur Befriedigung der Neugierde zu interviewen, sintemalen der betreffende Herr sehr bald die Absicht merkt und es dann leicht passieren kann, daß man nach dem Interview dümmer ist denn zuvor, so suchte ich mir ein Anliegen und war auch in der glücklichen Lage, eine Bitte vortragen zu können, deren Erfüllung oder Nichterfüllung für mich lehrreicher sein mußte, denn irgend welche unverfängliche Antworten auf verfängliche Fragen.

Die Audienz findet im russischen Konsulat statt, obgleich der Admiral es wegen der sehr mäßigen Wohnungsverhältnisse in Niutschwang vorgezogen hat, in seinem Salonwagen auf der russischen Station zu wohnen. Kurz nach 3 Uhr geht seine Standarte an dem Flaggenmast des russischen Konsulats in die Höhe, für die im Wartezimmer Versammelten das Zeichen, daß er soeben vorgefahren ist. Im Wartezimmer hat sich so ziemlich alles zusammengefunden, was in Niutschwang von irgend welcher Bedeutung oder Namen ist. Zunächst einmal die beiden einzigen Berufskonsuln auswärtiger Mächte, der englische und der japanische in Gala. Dann eine Anzahl von Kaufleuten, die dieses oder jenes vorzubringen haben, die Direktoren der russisch-chinesischen Bank u. s. w. Die Honneurs macht der russische Konsul sowie der Civiladministrator Ostroverkoff, während der politisch-diplomatische Berater des Viceadmirals, Herr Korostowitsch, diesem bei den einzelnen Empfängen sekundiert.

Die Gelegenheit, Wünsche und Klagen vorzubringen, muß wahrgenommen werden, und es giebt mancherlei zu klagen. Vor einigen Tagen haben räuberude Kosaken einen Einbruch in das englische Konsulat versucht. Der chinesische Wachtmann verwehrte ihnen den Eintritt und schloß das Thor. Darauf erhob der eine Kosak sein Gewehr und schoß durch die Thür den Wächter in den Unterleib. Die Kosaken entkamen. Solange ich in Niutschwang bin, hat man die Kerle nicht entdecken können. Es gingen zwar Gerüchte um, der Mörder sei gefunden und standrechtlich erschossen worden, doch ist das in Wirklichkeit nicht der Fall, die eingeleitete Untersuchung hat zwar auf eine Spur geführt, aber zu keiner Bestrafung.

Eine andere Beschwerde bringt der Chef einer in Niutschwang ansässigen englischen Firma vor. Er hat eine größere Summe Silber für die Filiale der Yokohama-Spezie-Bank nach Niutschwang heraufbringen wollen, die Russen aber in Port Arthur verhindern ihn an der Benutzung der Eisenbahn, mit der sonst alle Welt unentgeltlich fährt.

Auch der deutsche Konsul hätte die Gelegenheit zu einer Beschwerde benutzen sollen. Das deutsche Hotel, in dem ich wohne, wurde eines Nachts attackiert. Die Einbrecher arbeiteten an dem Thor herum und bedrohten den chinesischen Wachtmann. Der Hotelier und ich, durch den entstandenen Lärm wach geworden, mußten schließlich mit dem Revolver und dem Winchester in der Faust heruntereilen, um die Ursache des Lärmens zu ergründen, und schließlich feststellen, daß nicht die chinesischen Räuber, die jede Nacht in der Chinesenstadt ihr Unwesen treiben, uns einen Besuch abgestattet hatten, sondern unsere Beschützer, die Kosaken. Der Hotelier begab sich am andern Tag zu dem deutschen Konsul, um von diesem nachdrücklichen Schutz gegen eine Wiederholung derartiger Überfälle zu erbitten, der Konsul hat jedoch keine Schritte gethan, um dieser Bitte nachzukommen.

Die Audienz geht also vor sich, erst kommen die offiziellen Vertreter der auswärtigen Staaten, dann die Direktoren der russisch-chinesischen Bank, schließlich die übrigen secundum ordinem. Ich persönlich werde zusammen mit dem Chef des Hauses Bush Brothers, der ersten englischen Firma am Orte, und dem Direktor der Yokohama-Spezie-Bank empfangen. Excellenz empfängt uns stehend, reicht uns huldvoll die Hand und ist von einer wirklich excellenten Liebenswürdigkeit. Alexejeff ist von untersetzter Statur und verfügt über ein stattliches Embonpoint; über der rundlichen Wölbung der Backenknochne blitzen ein paar freundliche, aber listige Augen, sein leicht gebräuntes, intelligentes Gesicht mit der schwach gekrümmten starken Nase wird von einem schwarzen Vollbart eingerahmt, der in der Mitte geteilt ist. So ungefähr sieht der künftige russische Marineminister aus.



Aus dem Chinesenviertel in Yingkou (S. 41).

Zunächst begrüßt er mich, nachdem er uns alle zum Platznehmen eingeladen hat, und zwar mit der Frage, ob ich französisch spreche. Vielleicht weiß er nicht recht, was ich von ihm wünsche, und vermutet wohl mit Recht, daß die übrigen französisch nicht verstehen werden. Die Konversation wird also auf französisch geführt. Ich erinnere ihn zunächst daran, daß ich ihm bereits bei Peitang am Tage des Sturmes vorgestellt sei, spreche kurz von meiner Reise von Peking nach Niutschwang und erkläre ihm schließlich, daß ich die Absicht habe, durch die Mandschurei über Mukden, Kirin, Charbin u. s. w. nach Wladiwostok zu reisen, daß ich es aber bei der gegenwärtigen Unsicherheit im Lande nicht wagen kann, die Reise zu machen, ohne mich seiner Unterstützung und seines Schutzes zu versichern. Er fragt mich dieses und jenes über die Ausführung meines Planes und erklärt mir

schließlich mit geradezu bestrickender Liebenswürdigkeit, er werde mir für diese Reise alle Facilitäten geben, die in seiner Macht ständen.

Daraufhin werden weitere Anliegen der beiden andern Herren verhandelt. Von Interesse ist dabei die feierliche Erklärung des Viceadmirals, daß Rußland mit Port Arthur niemals Niutschwang Konkurrenz machen wird, eine Versicherung, die nicht ganz ohne Zweifel aufgenommen wird, zumal der Admiral auf der andern Seite versichert, die Eisenbahn, die Niutschwang und Port Arthur verbindet, würde vor anderthalb Jahren nicht dem öffentlichen Betriebe übergeben werden. Bis zu dieser Zeit brauche Rußland selbst die Bahn ausschließlich für militärische Zwecke und zur Herbeischaffung des nötigen Materials zur Vollendung der Bahnstrecke. Es ist eine recht tröstliche Versicherung für Niutschwang, daß es noch anderthalb Jahre lang der Überlandverbindung mit Port Arthur entbehren soll. Herr Bush wendet dagegen ein, daß er es aber dann nicht verstehen könne, daß die Bahn trotzdem jetzt bereits wieder Stückgüter von Privatleuten befördert. Der Viceadmiral bestreitet diese Thatsache, Herr Bush hält sie aufrecht und belegt sie mit Beispielen. Ich persönlich habe übrigens ebenfalls gesehen, daß auf der Bahn Mukden-Port Arthur Wagenladungen mit Bohnenkuchen verfrachtet werden, und weiß, daß andere Güter von Port Arthur heraufgekommen sind, für die Fracht bezahlt worden ist, und zwar eine ganz außerordentlich hohe. Es bleiben also zwei Möglichkeiten übrig, entweder, daß die Eisenbahnbeamten offiziell keine Privatgüter verfrachten dürfen, es aber doch thun und das Geld in ihre Tasche stecken, oder daß es Rußland mit dem Verbot der Benutzung der Bahn zur Beförderung von Privatleuten gehörigen Kaufmannsgütern so ernst nicht nimmt und es nur offiziell aufrecht erhält, um es in bestimmten Fällen, wenn es ihm genehm ist, anzuwenden. Wahrscheinlich ist die letztere Annahme zutreffend, und die erstere nicht ausgeschlossen. Klar und deutlich ist aber aus der Äußerung des Viceadmirals Alexejeff zu entnehmen, daß Rußland mindestens noch anderthalb Jahre lang den gegenwärtigen Status in der Mandschurei aufrecht zu erhalten gedenkt, mag es sich nun auf den Protest der Mächte hin zu einem Zurückschrauben seiner Ansprüche entschließen oder nicht. Seine Politik in der Angelegenheit wird die sein: es geht, solange der Protest anhält, etwas zurück und begnügt sich mit kleinen Vorteilen, die zugestanden werden. Läßt die Energie der Protestierenden aber nach, so wird es um so sicherer seinen Weg wieder zurückfinden, und dann wird niemand darauf achten. Damit rechnet Rußland. Wir machen uns immer über die Eifersucht Englands lustig, mit der dieses darüber wacht, daß Rußland nicht allzu schnell sich ausdehnt, wir machen uns darüber lustig und wissen gar nicht, was wir England für diese Politik des Weltgendarmentums und speziell des Vorpostenstehens gegenüber dem Zarenreiche eigentlich für Dank schuldig sind. Vielleicht werden wir uns später noch einmal zu der Erkenntnis durchringen, daß dieses einer der vielen großartigen Dienste gewesen ist, die England der Allgemeinheit geleistet hat, wenn auch im Glauben und in der Absicht, ausschließlich sich selbst zu nützen.



Gebirgsformationen auf der Liaotung-Halbinsel (S. 62).

IV. Kapitel.

Durch die Liaotung-Halbinsel.

1. Mit der Mandschureibahn nach Port Arthur.

23. Februar.

Jeden Morgen um 9 Uhr geht ein Zug von Niutschwang ab in der Richtung auf Taschischau, die Anschlußstation der Strecke Mukden-Port Arthur. Ich will mich nicht mehr länger in Niutschwang aufhalten, sondern so schnell wie möglich Tschifu zu erreichen suchen, um von dort aus einige Berichte nach Hause senden zu können, da ich der russischen Post nicht traue. Ich habe mich daher vorgestern sofort nach meiner Audienz bei Alexejeff hingesetzt und mein Gesuch um einen guten Paß zur Reise durch die Nordmandschurei nochmals schriftlich wiederholt mit der Bitte, mir den Paß nach Tschifu zu senden*). Heute morgen reise ich ab. Nach langem Hin- und Herlaufen auf der von Niutschwang eine Stunde entfernten russischen Eisenbahnstation gelingt es mir endlich, einen Fahrschein ausgestellt zu erhalten. Dieser kostete nichts. Trotzdem ich bereits eine Stunde vor Abgang des Zuges mich eingefunden habe, nimmt doch das Ausstellen des Scheines, das Zeichnen und Gegenzeichnen und was sonst noch alles geschehen muß, soviel Zeit in Anspruch, daß ich beinahe noch den Abgang des Zuges verpaßt hätte. Endlich sitze ich in

*) Wie sich von vornherein annehmen ließ, bin ich bis jetzt (1902) noch nicht in den Besitz des Passes gelangt und habe wohl auch kaum mehr darauf zu hoffen. Zu gleicher Zeit liegt darin für mich die Bestätigung der Annahme, daß ich niemals die Erlaubnis erhalten haben würde, durch die Mandschurei zu reisen, wenn ich meine Reise, wie ich zuerst beabsichtigte, von Port Arthur aus angetreten hätte.

einem Coupé dritter Klasse (andere sind nicht verfügbar, da die sämtlichen Wagen zweiter und erster Klasse von Offizieren und Civil-Beamten belegt sind). Solange die Fahrt nichts kostet und man froh sein muß, daß man auf der ausschließlich militärischen Zwecken dienenden Bahn überhaupt nur mitgenommen wird, läßt sich dagegen nichts einwenden. Übrigens fahren auch eine ganze Menge Offiziere, die kein Privatcoupé besitzen, in demselben Wagen mit. Es geht durch eine baumlose, aber gut angebaute Ebene, der Zug hält auf mehreren kleinen Stationen, bis es schließlich in Taschischau heißt: „Aussteigen!" da der betreffende Wagen nach Mukden weitergeht. Taschischau heißt auf deutsch „große Steinbrücke". Eine solche ist auch vorhanden*).

Hier habe ich etwa eine Stunde Aufenthalt, da der Zug abgewartet werden muß, der von Mukden herunterkommt. Ich lasse mein Gepäck unter der Obhut meines Boy, der sich darauf setzt, während etwa ein paar hundert Kulis herumlungern und ihm die Gepäckstücke aus den Händen zu reißen versuchen, wenn er sie nicht wegprügelt. Die arbeitslosen Kulis sind überhaupt ein Übel in der Mandschurei, da wo sie es mit Russen zu thun haben. Ein unglaublich respektloses Gesindel! Und die Russen sind schuld daran. In Taschischau beispielsweise sind vier oder fünf Soldaten mit Knuten ausgerüstet worden und haben den Auftrag, die lästigen Kulis von den Zügen fernzuhalten. Sie fegen unter ihnen umher, wie die Wilden, aber die Kulis sind meistens flinker als sie und weichen geschickt den Schlägen aus, um sich über die rasenden Rolande köstlich zu amüsieren. Die Kosaken haben an der Sache offenbar auch Spaß, das Ganze macht den Eindruck eines possierlichen Haschenspielens zum Gaudium der Soldaten und der Chinesen; wenn einmal ein Schlag traf, nimmt's der Chinese nicht übel, aber Respekt flößt das sicherlich nicht ein vor der russischen Autorität.

* * *

Es ist gerade die Zeit des chinesischen Neujahrs. Daran werde ich erinnert, als ich einen langen Neujahrszug mit allerhand Mummenschanz daherkommen sehe. Eine Anzahl von Personen in wunderlichen Theaterkostümen — die Gesichter geschminkt, zum Teil als Weiber verkleidet, zieht heran. Sie gehen alle auf Stelzen, die sie sich an den Beinen festgeschnallt haben. Der Zug begiebt sich nach der russischen Station und den Offiziersquartieren, um dort seine Tänze aufzuführen. Der Chinese betrachtet die Neujahrsgratulation als willkommene Gelegenheit zum Betteln, und der Russe läßt sich im allgemeinen bei solchen Gelegenheiten nicht lumpen. Mein Boy, der Schantungmann, erklärt mir, das wären Leute aus Petschili, da bei diesen der hier vorgeführte Neujahrsumzug auf Stelzen üblich sei. Mandschuren und Schantungleute thäten so etwas nicht.

* * *

*) Es ist überhaupt das Angenehme bei vielen chinesischen Ortsnamen, daß man aus ihnen gleich einen Schluß ziehen kann auf eine geographisch wichtige Eigenschaft des betreffenden Ortes. Einige Beispiele: Pe-king, nördliche Hauptstadt; Nan-king, südliche Hauptstadt; Niu-tschwang, Kuhmarkt; Ying-kou, Fliegensack (der Ort ist berüchtigt wegen der unglaublichen Mengen von Fliegen, die es dort im Sommer giebt); Ta-kou, große Öffnung (Mündung des Peiho) u. s. w.

Der Zug von Mukden läuft ein, mein Gepäck fliegt in das Coupé, ich okkupiere sogleich eine ganze Bank, die zum Herumklappen eingerichtet ist. Darauf breitete ich meine Decken und Pelze aus, und mein Lager für die Nacht ist fertig.

Der Zug ist ziemlich besetzt. Er wimmelt von russischen Beamten, die eine der militärischen ähnliche Uniform tragen, aber sich durch die runde Kokarde vom aktiven Militär unter-



Chinesische Christen (S. 19).

scheiden, das ovale Kokarden trägt. Alles sind Gestalten, denen man die Wetterhärte, die nun einmal zu diesem rauhen Klima gehört, sofort ansehen kann. Oft sieht man wilde zerzauste Bärte, aber meistens darüber ein paar gutmütige Äugelein, die schlau in die Welt hineinblitzen.

Die Entfernung bis Port Arthur beträgt ungefähr 360 Kilometer. Dennoch soll unser Zug nicht vor morgen früh 9 Uhr dort ankommen, man braucht also genau 24 Stunden, um diese kleine Strecke zu durchfahren. Von der Bummeligkeit des russischen Betriebes kann man

sich mit unseren heimischen Begriffen von Eisenbahnpünktlichkeit kaum eine Vorstellung machen. Auf jeder Station wird gehalten, oft bis zu einer Stunde. Hundertmal wird die Wagenthür auf- und zugeklappt, die Reise ist wenig angenehm.

Die Landschaft ist übrigens durchaus nicht reizlos. Man fährt zunächst am Fuße des Bergzuges hin, der die Liaotunghalbinsel durchschneidet und erst bei Port Arthur endet. Die Höhen sind, wenn auch waldlos und kahl, so doch interessant, eben weil es Höhen und Berge sind — man wird in China bescheiden! Hin und wieder erheben sich vor ihnen direkt aus der Ebene heraus steile Kuppen, oft mit einem Tempel gekrönt, die der mandschurischen Berglandschaft etwas Charakteristisches verleihen. Die Dorfschaften tragen hier schon nicht mehr den spezifisch mandschurischen Charakter, man sieht wieder spitze Dächer, wie in Petschili und Schantung, ein Umstand, der darauf hindeutet, daß wir uns in einem Lande befinden, in dem der chinesische Kolonist stark seine Einflüsse geltend macht. Nach einer Weile durchschneidet die Bahn das Gebirge in ziemlich scharf eingeschnittenen Durchführungen, und das macht die Fahrt sogar etwas romantisch. Es ist 6 Uhr abends. Die Nacht beginnt das Landschaftsbild zu verschleiern. Ich strecke mich auf meiner Holzbank aus und schlafe einen unruhigen Schlaf, der weniger gestört wird durch das Wagengeratter, als durch das ewige Thürenschlagen und die langen geräuschvollen Aufenthalte auf den Stationen.

* * *

21. Februar.

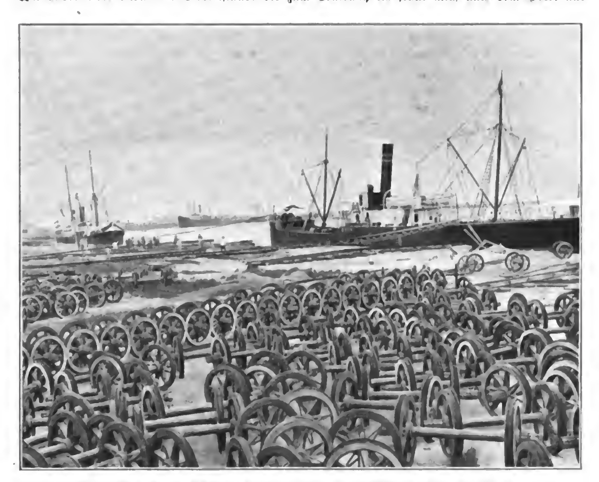
Mit Anbruch des Morgens bin ich wieder auf. Wir sind noch vier Stunden von Port Arthur entfernt. Jetzt bemerke ich zum erstenmal wieder richtig ausgeführte Überführungen und Brücken. Bisher war die Linie immer um die Stelle, an der einmal eine Überführung zu stehen kommen sollte, herumgelegt worden, ein Beweis dafür, daß auch diese Bahn mit einer ziemlichen Eile gebaut sein muß, und daß man erst allmählig anfängt, die letzte Hand an die Arbeit zu legen.

Übrigens waren gerade hier im Süden der Liaotunghalbinsel zahlreiche Terrainschwierigkeiten zu überwinden. Die Gegend ist sehr gebirgig, besonders an der engsten Stelle der Halbinsel, wo diese sich landzungenartig verschmälert und die Gebirge dicht an die See auf beiden Seiten herantreten. Die Südspitze selbst, auf der Port Arthur liegt, wird wieder breiter.

Es kommt mir so vor, als ob der Zug mit größerer Geschwindigkeit fährt, je näher wir an Port Arthur herankommen. Auf den Stationen ist ziemliches Leben, Beamte, zum Teil auch Beamtenfrauen steigen ein, die in die Stadt fahren, um ihre Besorgungen und Einkäufe zu machen, das Coupé füllt sich mit allerhand schwatzendem und — merkwürdigerweise — Bücher „schmökerndem" Publikum. Noch einmal türmen sich zu beiden Seiten die hohen Wände eines 23 Meter hohen Durchstiches (die Zahl nennt mir ein russischer Eisenbahnbeamter, der mitfährt) auf, und benehmen Licht und Aussicht, dann steigen wir langsam in das Thal eines kleinen Flüßchens hinunter, und schon sehen wir auf den Höhen vor uns die ersten Häuser Port Arthurs auftauchen, — natürlich Kasernenbauten. Dem Flußlauf folgend drehen wir uns um den letzten vorgelagerten Hügel herum, auf dem ein hoher Leuchtturm steht, und halten dann vor einer Holzrampe inmitten eines ungeheuren Schwarmes kreischender, lärmender und sich prügelnder Kulis, die, zum größten Teil mit Bambusstäben bewaffnet, sofort die Coupés stürmen und sich

anschicken, ohne jede Aufforderung den Reisenden die Sachen aus den Händen wegzunehmen, bis auch hier wieder die Kosaken mit den Knuten erscheinen und — diesesmal zum Segen der reisenden Menschheit — die Kulis von den Wagen und dem Perron herunterpeitschen. Das ist Port Arthur, Bahnhof!

Endlich bin ich soweit, daß ich mit vier Kulis, die meine Sachen tragen, abziehen kann. Wir haben noch etwa eine Viertelstunde bis zum Centrum, ich sehne mich nach dem Hotel und



Der Hafen von Nintschwang während des Baues der Ostchinesischen Eisenbahn (S. 59).

vor allen Dingen nach der notwendigen Reinigung meines „body". Den Kulis wird begreiflich gemacht, sie sollen mich nach dem größten Hotel bringen, sie nicken und setzen meine Sachen bei einer gräßlichen Spelunke ab. Ein schmuddeliger Stockrusse, der kein Sterbenswörtchen irgend einer civilisierten Sprache spricht, nimmt mich in Empfang, und schließlich bekomme ich heraus, daß kein Zimmer mehr frei ist. Ich glaube, das mit dem „ersten" Hotel sei ein Mißverständnis gewesen, und lasse mich daher nach einem anderen weisen. O weh, die Spelunke

ist noch viel, viel schlimmer, und wieder ist kein Zimmer zu haben — Gott sei Dank! denke ich noch in meinem jugendlichen Leichtsinn. Ich werde es also mit einem dritten versuchen. Meine Ansprüche sind aber schon ganz außerordentlich heruntergegangen. Man setzt mich bei einem dritten Hotel ab. Da ist ein Zimmer frei. Der russische Kellnerjunge führt mich zunächst durch einen übel duftenden Hof, dann eine schmale Treppe, eine sogenannte Hühnerstiege hinauf zu einem niedrigen Stockwerk. Vor einer rohen Holzthür, die auf eine zerbrechliche Galerie nach dem Hof zu mündet, bleibt er stehen, öffnet sie, und — ich pralle zurück vor dem fürchterlichen Odeur, das mir aus dem mir zugedachten „Zimmer“ entgegenströmt. Ein ganz winziges Gelaß mit schiefem Dach, darinnen ein schmales eisernes Bett mit schmutzigen Überzügen, ein Bettvorleger und ein Stuhl, auf dem das Waschbecken steht, die Fenster nach russischer Manier mit Papierstreifen verklebt und nicht zu öffnen. Es ist einfach fürchterlich, und der Gedanke, auch nur eine Nacht darinnen zubringen zu müssen, macht mich grausen. Verzweiflungsvoll lasse ich zunächst meine Koffer unten in dem Hausflur unter der Obhut meines Boy stehen, verzehre etwas von der Sakuska auf dem Schenktisch und trinke einen Wodka, ganz russisch. Das ist mein Morgenkaffee. Dann aber suche ich sofort einen Herrn auf, der Beamter der Russisch-chinesischen Bank ist, und an den ich Empfehlungen habe. Der Zufall ist mir hold, ich finde in demselben Institut auch noch einen guten Bekannten, einen Reisegefährten von der „Hamburg“ wieder. „Sagen Sie mal, mit den Hotels scheint es ja hier übel bestellt zu sein.“ „Ja, im Hotel kann hier ein anständiger Mensch nicht wohnen. Aber wenn Sie bei mir mit einem Sofa vorlieb nehmen wollen, wissen Sie, so einem altmodischen mit breiten Lehnen — —.“ „O, herzlichen Dank, mit tausend Freuden!“

2. Port Arthur.

25. Februar.

Port Arthur ist das russische Kiautschou. Nur, daß die Deutschen nach der Okkupation ganz von vorne anfangen und mit Tsingtau eine neue Stadt gewissermaßen aus dem Erdboden herausstampfen mußten, während die Russen in Port Arthur einen europäisch gebauten modernen Kriegshafen vorfanden. Sie haben denn auch mehr oder weniger alles so gelassen, wie sie es vorgefunden haben. Das geht so weit, daß sie keinem einzigen Privatmann bisher gestattet haben, zu bauen. Wenn einzelne Firmen nicht auf die Licenz gewartet haben, so müssen sie mit dem Risiko rechnen, daß die Behörden eines schönen Tages den Bau einfach wieder niederreißen lassen oder für sich mit Beschlag belegen. Ja, bis jetzt haben noch nicht einmal Verkäufe von Regierungsland stattgefunden, es soll überhaupt zweifelhaft sein, ob es dazu kommen wird, da in der That die Absicht besteht, Port Arthur ausschließlich für Kriegs- und Heereszwecke zu reservieren. Die Gebäude, die bisher aufgeführt worden sind, sind Militär- oder Regierungsbauten, die Privatleute leben fast alle in restaurierten Chinesenhäusern, die notdürftig für ihre Wohn- und Geschäftszwecke hergerichtet sind. Ich habe nirgends im Osten so jammervolle Bureaus gesehen, wie in dem russischen Tsingtau.

Port Arthur besitzt einen ganz prachtvollen Hafen. Dieser öffnet sich nach dem Meere zu in einem ziemlich schmalen Ausgange, der rechts und links von steil aus dem Wasser empor-

steigenden Bergen begrenzt ist. Das eigentliche Hafenbecken bildet gewissermaßen einen kleinen Binnensee, der ringsum von schützenden Höhen eingeschlossen und nur durch einen schmalen kurzen Kanal mit dem Meere verbunden ist. Man sieht jedenfalls von der Stadt Port Arthur aus immer nur den kleinen Binnensee, und kann nur von wenigen Stellen aus den Ausblick aufs offene Meer gewinnen. Die Lage ist also von der Natur außerordentlich begünstigt. Ringsum auf den Höhen liegen Forts, und nirgends in der Welt wird wohl das Photographieverbot so rigoros gehandhabt, wie hier. Wenn es mir gelingt, trotzdem hier und da einmal zu knipsen, so bin ich mir dabei dauernd bewußt, daß das eigentlich ein Verbrechen ist, das mich leicht die Bekanntschaft mit russischen Festungswänden machen lassen kann.

Der Natur ist man zu Hilfe gekommen. Und zwar waren es schon die Chinesen, die das taten. Sie haben nämlich unter der Leitung französischer und deutscher Instrukteure unter-



Ein Maskenzug zur chinesischen Neujahrsfeier (S. 60).

halb des Berges, der die Hafeneinfahrt im Osten begrenzt, ein großes und tiefes Bassin graben lassen, das vor jeglichen Unbilden des Wetters geschützt ist. Die Russen benutzen es jetzt als Kriegshafen. Nur Kriegsschiffe und Schiffe der sogenannten Freiwilligenflotte dürfen in diesem Bassin ankern. An seinem Ufer liegen Warenschuppen und Krähne, ein Dock, das die größten Schiffe aufnehmen kann, ist direkt angebaut, kurzum, es ist hier eine nautische Musteranstalt entstanden, auf die China stolz sein konnte, und die es sicherlich nur unter Schmerzen dem pachteifrigen Nachbar im Norden überlassen hat.

Port Arthur ist ein Kriegshafen und eine Militärstation im wahrsten Sinne des Wortes. Im Hafen liegt Kriegsschiff neben Kriegsschiff, und auf den Straßen wimmelt es von Soldaten aller Truppengattungen. Es sollen an Landtruppen allein 10000 Mann in Port Arthur stehen. Jedenfalls sieht man mächtige Komplexe mit Baracken und Kasernen bebaut, dazu kommen die langen Zeilen der Magazine und Reservelager, die mit allem Kriegsmaterial wohlversehen sind, ganz ungerechnet die Mannschaften und die Vorratslager, die sich in den etwa zehn um Port Arthur herum gelegenen Forts befinden.

Das Tiefwasser des Hafens wird begrenzt durch eine lange Landzunge, die von den westlich vom Hafeneingang gelegenen Bergen ausgeht. Diese gleichen, von den gegenüberliegenden Höhen aus gesehen, einem schlafenden Tiger, und die genannte Landzunge läßt sich mit einiger Phantasie als der Schwanz dieses Tigers reklamieren. Infolgedessen heißt sie auch bei den Nichtrussen Port Arthurs allgemein „tigers tail". Sie verläuft im wesentlichen in südwest-nordöstlicher Richtung. Das Wasser, das sich hinter ihr, also nördlich von ihr befindet, ist ziemlich seicht, und es besteht die Absicht, diesen Teil des Hafens zuzuschütten, um so Baugrund zu gewinnen.

Port Arthur selbst, der Ort, gruppiert sich um den schon früher erwähnten Hügel herum, auf dem der Leuchtturm steht. Der Hauptkomplex liegt im Süden, doch ziehen sich Häuser- und Straßenanlagen im Tale bereits rund um den Hügel herum. Man hat vor, das kleine Wohn- und Handelsviertel, das man zur Deckung der lokalen Bedürfnisse bestehen lassen will, ganz vom Hafengebiet wegzulegen, und zwar an den Nordabhang des Hügels. Überhaupt will man Gouvernements-, Militär- und Wohn- bezw. Handelsviertel scharf von einander trennen. Handelshäuser werden voraussichtlich gerade noch so viel geduldet werden, wie für die Deckung der Bedürfnisse der Kolonie selbst notwendig sind. Jedenfalls hat Alexejeff durchaus die Wahrheit gesagt, wenn er versicherte, daß Rußland in Port Arthur keine Konkurrenz für Nintschwang zu schaffen beabsichtige. In Port Arthur ganz gewiß nicht. Dafür aber anderswo. Doch hierüber später.

Port Arthur als Festung betrachtet sollte uneinnehmbar erscheinen. Daß es den Japanern im japanisch-chinesischen Kriege trotzdem gelungen ist, Port Arthur zu besetzen, hatte seine Ursache in der verrotteten chinesischen Wirtschaft und in Verrat. Jedenfalls ist es auch den Japanern nicht gelungen, den Ort von der Seeseite zu erobern, sondern sie mußten den Weg über Land nehmen und von Norden kommen. Wegen der mit Forts gekrönten umliegenden Berge müßten Kriegsschiffe, die Port Arthur bombardieren wollten, schon mit schweren Haubitzen schießen, wenn sie den Ort treffen wollten. Es ist eine militärische Position ersten Ranges, von der Natur vorbereitet und durch die Technik ausgestaltet. Auch für gute Wege hat man überall gesorgt, vor allen Dingen führen ausgezeichnete Verbindungswege über die Höhen von Fort zu Fort. Kurzum, es ist alles geschehen, um Port Arthur uneinnehmbar zu machen. Jedenfalls kann man sich diesem Eindruck nicht entziehen, wenn man auf dem Leuchtturmberge steht und hinabsieht auf den Hafen und das Häusergewimmel, die Forts und die Kasernements. Rußland besitzt hier eine Position, die achtunggebietend ist, aber schließlich hat es selbst nicht viel getan, um sie zu schaffen. Fast alles war vorhanden, die Meliorationen, die Rußland hier vorgenommen hat, stehen nicht in einem derartigen Verhältnis zu dem Vorgefundenen, daß man Rußland bezüglich Port Arthurs eine besondere Lobeshymne singen könnte. Auszunehmen ist nur die Eisenbahn.

Steigen wir von dem Leuchtturmberge wieder hinunter nach der Stadt! Es ist wie gesagt im wesentlichen noch alles so, wie es zur chinesischen Zeit war. Nur die chinesischen Schilder sind gewichen, und statt ihrer sehen wir überall russische Aufschriften. Auf der Straße rückt der dickbepelzte Istwoschtschik, der Droschkenkutscher, an seiner Mütze, und der polnische Budenbesitzer preist in ausgesprochen israelitischem Deutsch seine Filzstiefel oder seine Cigaretten an.

An der Nordseite des Hafens zieht sich die Eisenbahn entlang, an der Ostseite befindet sich ein etwa 100 Meter langer „bund", die einzige Straße in Port Arthur, die als solche angelegt

und gebaut, d. h. gepflastert ist. An diesem „bund" befinden sich die „offices" einiger europäischer Großfirmen. Die Amerikanische Handelskompagnie unterhält dort ein Zweigbureau und ebenso eine englische Importfirma. Außerdem liegt in der Straße ein großes russisches Ladengeschäft und ein Restaurant, das vornehmste des Ortes. Den Rest nimmt der Komplex der Russisch-chinesischen Bank ein. Faktisch gehört die ganze Straßenfront dem letztgenannten Institut, und dieses hätte sich längst dort einen Palast gebaut, der seinem Monopol und dem Betrage angemessen



Typen aus dem Maskenzug (S. 60).

gewesen wäre, den es in Port Arthur verdient, wenn es die Erlaubnis dazu erhalten hätte und nicht eventuell gewärtigen müßte, daß es dort überhaupt ausquartiert wird, und daß es über Jahr und Tag, wenn die hochfliegenden russischen Zukunftspläne sich erst verwirklicht haben sollten, vielleicht überhaupt zwecklos ist, in Port Arthur mehr als eine kleine Filiale zu unterhalten. Die mandschurische Centrale wird dann vielleicht verlegt werden an die Bucht von Talienwan, wo sich die russischen Handelsinteressen später einmal konzentrieren sollen.

* * *

Ich habe schon verschiedentlich von der Russisch-chinesischen Bank gesprochen und erklärt, daß sie nicht allein ein mächtiges kaufmännisches Institut in China ist, sondern auch ein außerordentlich wichtiges politisches Werkzeug in der Hand des russischen Finanzministers Witte. Interessant ist daher folgende Einzelheit, die selbst in Finanzkreisen nicht allzu bekannt sein dürfte, aber auf das politische Verhältnis Rußlands zu China immerhin ein eigenartiges Streiflicht wirft. Man wunderte sich seinerzeit, daß das chinesische Reich kurz nach Begründung der Russisch-chinesischen Bank seine Depositen der Imperial Chinese Bank entzog und der neugegründeten Bank übertrug. Nun ist es Tatsache, daß die Russisch-chinesische Bank begründet wurde mit Kapital, das zur Hälfte von russischer Seite aufgebracht wurde, zur andern Hälfte aber von der — chinesischen Regierung. Die Bank arbeitet demnach tatsächlich mit chinesischem Gelde. Was muß dem an Staatskunst vorhergegangen sein, bis China sich entschloß, mit Rußland finanzwirtschaftlich gemeinsame Sache zu machen! Wer die Zähigkeit der Chinesen in Geldangelegenheiten kennt, der kann sich davon ein Bild machen. Und dabei liegt die Verwaltung der Russisch-chinesischen Bank ausschließlich in russischen Händen. China hat, trotzdem es zur Hälfte Aktionär ist, nichts in die Verwaltung dieses im stockrussischen Sinne arbeitenden Institutes hineinzureden. Das ist ja nun so lange ganz schön und gut, als China sich ausschließlich in der Rolle des Kouponabschneiders befindet. Es hat von dieser Tätigkeit gern Gebrauch gemacht und meistens sich auf die guten Dividenden hin bereits Vorschüsse geben lassen. Die große Schlauheit der russischen Finanzpolitik China gegenüber liegt aber darin, daß Rußland infolge dieser Zusammenhänge auf China stets einen politischen Druck durch die Bank ausüben kann. Hat die russische Regierung irgend einen Anspruch an die chinesische, passiert irgend etwas, das durch den russischen Gesandten in Peking vertreten werden muß, dann ist Rußland in der glückliche Lage, China die Entschädigung diktieren zu können, indem es die geforderte Summe einfach von dem Stammanteil Chinas an der Russisch-chinesischen Bank abzuziehen droht. Das ist ein einfaches Mittel, das seine Wirksamkeit selten verfehlt. Rußland befindet sich infolgedessen China gegenüber eigentlich immer im Vorschuß, das Vermögen des letzteren, soweit es in der russisch-chinesischen Bank steckt, ist daher besser dazu angetan, China den russischen Wünschen gefügig zu machen, als irgend welcher politische Druck oder Waffenerfolg. Und Rußland verfehlt auch nicht, dieses Gängelband, an dem es China hält, ausgiebig zu zupfen.

Außer der Russisch-chinesischen befindet sich keine weitere Bank in Port Arthur. Sie besitzt das Monopol und vertritt überhaupt hier draußen mehr oder weniger die Rolle der russischen Staatsbank. Hier wurden auch die gewaltigen Mengen Silber umgesetzt, die die Russen aus ihrem Chinafeldzuge mitgebracht haben, wie denn Port Arthur der Centrallütmarkt der Russen nach ihrer Rückkehr aus China gewesen ist. Noch kann man an verschiedenen Stellen in Port Arthur die Photographien sehen, auf denen sich die russischen Offiziere inmitten der Berge von Silberschuhen und der chinesischen Schroffs*) der Bank, die das Silber abwogen, haben abkonterfeien lassen.

* * *

*) Kassierer.

Daß angesichts der großen Einwohnerzahl Port Arthurs der Kleinhandel blüht, wird nicht wunder nehmen. In der Tat findet man in einzelnen Straßen Laden bei Laden, und darinnen meistens praktische Sachen, vor allen Dingen schöne warme Kleider und Schuhwerk. Aber alles rasend teuer! Port Arthur ist einer der teuersten Orte im ganzen Osten, vielleicht ist nur noch Wladiwostok teurer. Es soll das seinen hauptsächlichsten Grund in dem abnorm hohen Miet-



Zerstörtes Dorf an der Strecke Mukden—Port Arthur (S. 62).

preis für Wohnungen und Läden haben. Daß man für ein winziges, dunkles und schlecht möbliertes Zimmer 100 Dollar und mehr im Monat bezahlen muß, ist keine Seltenheit.

Erfreulicherweise befindet sich das größte Geschäft in Port Arthur in den Händen zweier deutscher Firmen, die sich unter den Russen besonderen Rufes erfreuen, nämlich der Wladiwostoker Firma Kunst & Albers und der Tschifu-Firma Sietas, Block & Co., die hier ihre Filialen haben.

Exporthandel von Port Arthur aus existiert kaum. Das Hinterland, die Liaotunghalbinsel, ist zu arm, produziert zu wenig, und der Handel aus dem Innern der Mandschurei geht über Niutschwang. Dafür versorgt Port Arthur aber die Anwohner der Bahnstrecke bis Mukden

hinauf mit Proviant, vor allen Dingen mit Büchsenkonserven. Freilich, soweit die Armee in Frage kommt, und eigentlich kommt ja nur diese in Frage, werden die Gegenstände aus den Regierungsdepots in Port Arthur entnommen, und davon hat die Kaufmannschaft nichts.

Übrigens muß der Vollständigkeit halber mitgeteilt werden, daß wohl in keinem Ort des Ostens dem weiblichen Element ein so freier Platz angewiesen ist, wie gerade hier. Besonders ist es die Halbwelt, die sich hier tummelt, und der nur ein schwaches Kontingent weiblicher Ganzwelt entgegengestellt werden kann. Donjuanisch veranlagte Naturen hätten hier die Auswahl zwischen allen Nationalitäten, von der schmiegsamen Japanerin über die ordinäre Österreicherin weg bis zur amerikanischen Schönheit, und ein Leporello könnte die Liste der vielleicht weniger begehrenswerten als begehrten Schönheiten jedenfalls mit leichter Mühe auf Zweitausendundelf bringen. Diese Zustände sind das Unglück der russischen Offiziere.

Der ganze schöne „Lüt" aus dem Sommerpalast bei Peking ist auf diese Weise den Weg so vieles Irdischen gegangen, und der führt in Port Arthur durchs Bordell zur Russisch-chinesischen Bank, alle Monate, oft in Tausenden von Dollars. Während ich in Port Arthur bin, passierte gerade ein hochsensationeller Fall: ein russischer Offizier schoß auf eine dieser Damen, weil sie ihn nicht heiraten wollte. Der Schuß traf zum Glück nur einen weniger edlen Teil, aber geheiratet hat die Schönheit den hitzigen Werber trotz dieses Liebesbeweises doch nicht. Sie hat's nicht nötig, meint sie. Shoking! sagt der Engländer. Aber das gehört nun einmal zur Charakteristik Port Arthurs, und man spricht dort über derartige Angelegenheiten so gelassen, wie wenn man bei uns „Prosit" sagt.

* * *

Der Russe ist außerordentlich gesellig, und dementsprechend ist auch die Zahl der russischen Kneipen und Restaurants in Port Arthur. Man ißt dort im allgemeinen gut, mit dem Trinken ist es schon mäßiger bestellt. Alles aber ist unvernünftig teuer. Etwas Schönes hat die russische Küche in der sogenannten „Sakuska", dem „Zubrot", allerhand pikanten feinen Sachen, die zu Butterbrot genossen werden. In jedem Restaurant findet man ein reich damit besetztes Buffet. Bezüglich der Gabeln ist der Russe nicht so penibel. Jeder langt mit derselben Gabel zu. Sie ist wieder rein, wenn man sie gut abgeleckt hat. Dann geht sie in andere Hände und Münder über.

Auch ein Theater kann man in Port Arthur finden, ein richtiges ständiges Theater. Wir haben es gestern Abend besucht. Hier trifft man alle Welt, besonders aber die halbe. In den Pausen wird Wodka getrunken und an einer besonders gut besetzten Bar Sakuska gegessen; es wimmelt von Offizieren, in den höheren Rängen von Soldaten, die, wie bei uns, die Hälfte zahlen. Die Schauspieler, noch mehr aber die Schauspielerinnen, die gefallen, erhalten reiche Geschenke, Silberschmiedarbeiten, goldene Uhren, Schmucksachen u. s. w., kostbar und prachtvoll, genau wie in Petersburg. Gespielt wird ausgezeichnet, in kleinrussischer Mundart, dazu wird nett gesungen und vorzüglich national getanzt. Man vergißt beinahe, daß man im fernen Osten ist, in der Südspitze der Mandschurei, und wird erst wieder an die rauhe Wirklichkeit erinnert, wenn man draußen ist, wenn der Jstwoschtschik seine Droschke zur Verfügung stellt und man



Taoistischer Tempel auf der nördlichen Liaotung-Halbinsel (S. 62).

dankend ablehnt mit den Worten: „Nein, mein Täubchen!" „Mein Täubchen" darf man in Port Arthur auch zum Schutzmann sagen, und er nimmt es nicht einmal übel.

* * *

26. Februar.

„Kennen Sie Dalny schon?" fragt mich mein Gastfreund von der Russisch-chinesischen Bank in Port Arthur. „Bedaure, habe noch nicht das Vergnügen gehabt. Wer ist das?" Der Gastfreund lacht und spricht: „Das ist überhaupt kein ‚Er', das ist ein ‚Es', aber ein recht interessantes Es, das Sie unter allen Umständen sehen müssen." Die Tür öffnet sich zu dem großen Bankoffice, in dem die Kunden abgefertigt werden, und in das Privatbureau tritt ein hochgewachsener Herr ein, das noch junge Gesicht von einem Vollbart umrahmt. Die grün verbrämte Uniform schließt sich bequem dem Körper an, an der großschirmigen Offiziersmütze sehe ich die runde Beamtenkokarde und auf dem Kragen einen grünen Aufschlag mit einem sich kreuzenden Hammer und Anker. „O sehen Sie, wie sich das trifft! Herr Timm — Herr Zabel! Herr Zabel kennt Dalny noch nicht, denken Sie nur! — wollen Sie ihn mitnehmen? Sie fahren doch heute Abend zurück, nicht wahr? O, Sie können keinen besseren Führer für Dalny finden, als Herrn Timm." „Also abgemacht, heute abend 5 Uhr am Bahnhof. Ich erwarte Sie vor meinem Wagen, dem vorletzten im Zuge. Sie müssen hinten um den Zug herumgehen, der Wagen hat bloß eine Tür."

Ja, mein Gott, woher soll ich denn Dalny kennen? Was die Leute sich nur für eine Vorstellung von einem forschungsbeflissenen Fremdling machen, als ob der nun alles gleich ganz genau kennen müßte, weil er ein wenig mehr von der Welt gesehen hat, als ein gewöhnlicher Settlementskolonist. Als ich im vergangenen Jahre in Kobe war und mich erst zwei Tage dort befand, begegnete mir ein Herr auf der Straße. Ich fragte meinen Begleiter: „Wer ist das?" „Was, den kennen Sie noch nicht? Das ist doch der und der." Nach zwei Tagen soll ich ganz Kobe kennen!

3. Dalny, das ostasiatische San Francisko.

„Dalny" ist ein russisches Wort und heißt auf deutsch „die Ferne". Der Russe liebt es, seinen Städtegründungen blumige Namen zu geben, z. B. Wladiwostok, die „Zwingburg des Ostens". So auch Dalny „die Ferne".

Als ich erst einmal das herausbekommen habe, weiß ich auch, um was es sich handelt. Bereits in Niutschwang habe ich davon gehört, daß Rußland dabei ist, im Süden der Liaotunghalbinsel einen großen Handelsplatz zu bauen, „eine ganz moderne Stadt nach französischem Muster" sagte man mir, und man sprach davon, wie von etwas ganz geheimnisvollem, fast märchenhaftem, das man kaum recht glauben konnte. Man sprach davon wie von einer Utopie und erfreute sich an verschwommenen Vorstellungen. Gesehen hatte den Ort noch keiner, und selbst später in Tschifu, da wußte auch dort trotz der Nachbarschaft kaum jemand etwas darüber. Nur dieser oder jener Kapitän hatte einmal an der Südküste des Golfes von Talienwan seine



Dalny am Meerbusen von Talienwan, das ostasiatische San Francisko der Zukunft (S. 78).

Anker geworfen, um Schienen oder Cementfässer oder Maschinen zu löschen. Und ich bin dessen gewiß, auch zu Hause wird es überraschen, daß wir es hier mit nichts anderm zu thun haben, als mit dem neuen Vancouver oder San Francisko an dem andern Gestade des Stillen Ozeans, mit dem Endpunkte der transsibirischen Eisenbahn, mit dem großen zukünftigen russischen Transithafen, an dessen Quai sich der große Centralbahnhof erheben wird, wo nach Fertigstellung der Bahn die Reisenden am Billetschalter verlangen werden: „Bitte eins zweiter Berlin direkt! . . . Please, London, first class! via Vlissingen! . . .“

Selbstverständlich hatte ich die Absicht, dieser märchenhaften Neustadt einen Besuch abzustatten, wenn das irgend möglich wäre, nur war mir der Name „Dalny“ noch neu, und ich hatte bisher mit so vielen andern Leuten im Osten immer angenommen, es handle sich um den Hafen Talienwan selbst. Ich ergreife daher mit Freuden die Gelegenheit, die sich mir bietet, finde mich zur festgesetzten Stunde auf dem Bahnhofe bei dem Salonwagen des Herrn Timm ein und dampfe in dem mollig erwärmten Wagen bei einem Gläschen Thee zusammen mit dem Ingenieur, dem Oberarzt des Lazaretts in Dalny, und einem dritten Regierungsangestellten in der Richtung nach Norden ab. Wieder durcheilt der Zug die Gebirge des südlichen Liaotung, wieder geht es durch die hohen Durchstiche und über Brücken und Brückchen vorwärts, vier Stunden lang, bis zu der Station Nansanchiliyn, wo die letzten Wagen des Zuges abgehängt werden. Während der Hauptteil des Zuges nach Mukden bezw. Niutschwang weiterfährt, wird vor unsere vier Wagen eine andere Maschine gespannt, und diese bringt uns nach etwa dreißig Minuten Fahrt in östlicher Richtung an den Golf von Talienwan; der Zug hält an einer freien Stelle, inmitten einer halbvollendeten Unterführung. Aber vor uns liegt ein ganzes Lichtermeer, auf das wir jetzt zusteuern. Es ist Dalny.

Man hat oft in Romanen gelesen, wie in Amerika Städte, man möchte fast sagen, über Nacht aus der Erde wuchsen. Der Westen Nordamerikas weiß mancherlei von solchen Gründungen zu erzählen. Und für denjenigen, der die langsame und stetige Entwickelung unserer heimischen Städte gewohnt ist, haben die Erzählungen und Berichte von solchen Augenblicksstädten sicherlich etwas Wunderliches und Unfaßbares. Verdankt die neue Stadt dort nun freilich dem Unternehmergeist eines oder mehrerer Spekulanten ihren Ursprung, oder aber irgend welchen Neuerschließungen von Schätzen, die der Boden bisher verborgen gehalten, so ist es hier am Busen von Talienwan doch wohl zum erstenmale in der Geschichte der europäischen Völker geschehen, daß ein Staat ohne diese Voraussetzung eine solche kostspielige Spekulation auf eigene Kosten und auf eigenes Risiko ausführt. In der Tat dürfte es das erste Mal sein, daß ein Staat ausgesprochenermaßen als Städtespekulant auftritt, eine Stadt vollständig aufbaut, und dann die Völker der Erde auffordert, dorthin zu kommen, sich die Heimstätten, die der kühne Spekulant gebaut hat, anzusehen und sie zu erwerben — je teurer, desto besser. Ganz abgesehen von allem andern ist das zum mindesten eine technische Aufgabe von höchstem Interesse und Reiz, und das Ganze ist in der Kolonialgeschichte wohl ohne Präzedenzfall.

Der einzige Platz, der eventuell zum Vergleich herangezogen werden könnte, ist Tsingtau. Auch hier hat man mit fast nichts angefangen, man hat sogar das wenige Vorhandene, einige elende Chinesenhütten, erst entfernen müssen, um sich eine überall glatte Basis zu schaffen für

die neue Stadt, die auf diesem Grunde sich erheben soll. Aber man hat doch schließlich, abgesehen von den wenigen und allernotwendigsten Gouvernementsbauten, die Bebauung des Geschäftsteiles der Stadt der Privatunternehmerlust überlassen. In Dalny macht man es anders. Hier bauen einige wenige Architekten nach eigenem Gutdünken mit fast unbeschränkten, jedenfalls für die Aufgabe reichlich zugemessenen Mitteln eine vollständig neue Stadt auf, der von vornherein durch die Eisenbahn eine gewisse Bestimmung erteilt, eine gewisse Chance geboten wird,



Der amtliche Bebauungsplan von Dalny (S. 76).

sich nach einer bestimmten Richtung hin gewinnbringend zu vergrößern und auszubauen. Sicherlich eine Aufgabe, des Schweißes der Edelsten wert, an der so mancher Architekt, so mancher Kommunalpolitiker mit Begeisterung mitarbeiten würde als an einer nur selten gewährten Möglichkeit, die Kraft seiner Theorien in der Wirklichkeit zu erproben.

Der Vater dieser kühnen Spekulation ist der Finanzminister Witte. Hier draußen gilt er als der tüchtigste russische Minister, und speziell für Ost-Asien als der „gekommene" Mann. Jeden-

falls verdankt Rußland einen großen Teil seines ostasiatischen Einflusses ihm; Pokotiloff, der Direktor der Russisch-chinesischen Bank in Peking, ist sein politischer Agent, und es ist ein offenes Geheimnis, daß dieser mehr für Rußland arbeitet und leistet, als der Gesandte. Was nun Dalny anlangt, so ist dieses gewissermaßen das Schloß an der langen Kette der russischen Erfolge in Ost-Asien, an das der Anker angeschlossen ist, mit dem Rußland seine Handelsinteressen im eisfreien Ozean befestigt. Der große asiatische Länderkomplex, der mit den Farben des russischen Reiches umrändert ist, ist ein halbes Jahr lang vom Eise des Ozeans umgeben. Es ist infolgedessen für Rußland eine Lebensfrage, auf die eine oder andere Weise sich eine dauernde Verbindung mit der offenen See zu schaffen, wenn die transsibirische Bahn nicht ein halbes Jahr für den Transitverkehr brach liegen soll. Und darum führt Rußland seine transsibirische Bahn nicht nach Wladiwostok, wie es ursprünglich geplant worden war, sondern es sucht sich einen Ort weiter südlich, an der dauernd offenen See. Ursprünglich war Talienwan dazu ausersehen. Aber dieses erwies sich den Winden und dem Seegange zu sehr ausgesetzt. Infolgedessen ging man an das gegenüberliegende Gestade und siedelte eine Stadt an auf freiem Felde, die man Dalny nannte. Wenn die Stadt erst fertig ist, dann wird man die Kaufleute und Nichtmilitärs aus Port Arthur in Dalny ansiedeln. In Rußland geht so etwas par ordre de mufti. Statt Port Arthurs wird man dann Dalny als Handelsplatz umsomehr poussieren. Und wenn man das weiß und die Anstrengungen, die Rußland mit Dalny macht, bedenkt, dann wird man zugeben müssen, daß Alexejeff vollständig die Wahrheit sprach, als er den Kaufleuten von Niutschwang beteuerte, Rußland würde mit Port Arthur niemals Niutschwang Konkurrenz bereiten. Er verschwieg ihnen aber, daß das mit Dalny geschehen würde. So etwas nennt man Diplomatie. Erst seit zwei Jahren arbeitet man an Dalnys Erbauung. Auf dem Platz, auf dem die Stadt sich schon jetzt teilweise erhebt, teilweise sich in Zukunft erheben wird, befinden sich zwei chinesische Niederlassungen, kleine Fischer- und Ackerdörfer. Diese wurden angekauft, die Häuser wurden abgetragen, und nur die Bäume, die fast jedes Dorf in China kennzeichnen, ließ man stehen. Sie sollen den Grundstock bilden für zwei Stadtparks, die im Bauplan vorgesehen sind. Dieser Bauplan selbst ist recht interessant. Er geht aus von der Idee, daß Dalny eine Seestadt werden soll. Infolgedessen liegt das sogenannte Centrum der Stadt am Wasser. Diese selbst wird getrennt in vier scharf von einander gesonderte Viertel, und zwar soll der dem Wasser und dem Hafen am nächsten gelegene Teil die sogenannte Handelsstadt werden, in der die Bureaus der Firmen gedacht sind, die Lagerhäuser, kurzum alles, was zum Leben und Treiben einer großen Geschäftsstadt notwendig ist. In diese Geschäftsstadt soll auch die Eisenbahn einmünden, die, von Westen kommend, ein Stück am Hafenrande entlang laufen wird. Der Bahnhof selbst ist einem großen halbkreisförmigen Platz vorgelagert, der sich nach der See zu öffnet.

Auf der dem Hafen abgewendeten Seite schließt sich die sogenannte Wohnstadt an. Sie soll gewissermaßen den europäischen „Osten" der Stadt bilden, das heißt also das Viertel, wo diejenigen Leute hinziehen sollen, die in der Geschäftsstadt, im Hafen u. s. w. beschäftigt sind, kurzum die Stadt der Angestellten und kleinen Leute. Für die Chefs der Firmen und für alle diejenigen, die es sich leisten können, ist ein Stadtteil im Westen vorgesehen worden, der von der Wohnstadt durch den einen Zukunftspark getrennt sein wird, und der die „Villenstadt" ge-

kauft worden ist. Hier sollen die vornehmen Privathäuser errichtet werden. Man nimmt also doch an, daß die Leute, die in Dalny wohnen, so gute Geschäfte machen werden, daß sie sich bald werden Villen bauen können. Am diametral entgegengesetzten Ende soll sich dann die Chinesenstadt, die „City" anschließen, von der Europäerstadt durch den andern Zukunftspark getrennt.

Die Geschäftsstadt wird durch eine breite Avenue von der Wohnstadt abgetrennt werden. Diese Straße führt vom Bahnhof her gradlinig durch das Centrum der Stadt hindurch auf die



Die künftige Wohnstadt in Dalny (S. 76).

Chinesencity zu. Auf halbem Wege etwa ist ein großer runder Platz vorgesehen, auf den die Hauptstraßenzüge der Geschäftsstadt und der Wohnstadt einmünden. Um diesen runden Platz sollen sich zehn Monumentalbauten gruppieren, nämlich die Russisch-chinesische Bank, Post und Telegraph, Theater, Polizeiverwaltung und Brandwache, Rathaus, Klubhaus, Gerichtsgebäude und noch drei Privatbanken. Man rechnet also offenbar auf einen gewaltigen Geschäftsverkehr, da man vier große Banken vorsieht. Außerdem sind an andern Plätzen noch weitere Monumentalbauten vorgesehen, nämlich eine orthodoxe Kathedrale, eine katholische Kirche, eine englische Kirche, eine evangelische Kirche, ein Museum, ein Gouvernementshaus, ein Verwaltungsgebäude, ein großes Beamtenhaus, ein Centralhotel, eine Knaben- und Mädchenschule, eine Stadthalle

und Börse, eine Markthalle und noch verschiedene Gotteshäuser und Schulen. Diese Gebäude sollen zunächst einmal alle auf Gouvernementskosten hingestellt werden. Dazu kommen noch die Muster für Privat- und Geschäftshäuser, die Hauptstraßenzüge, kurzum, das ganze Gerippe der Stadt, an das dann die Privatspekulation das Fleisch anmästen soll. Außerdem aber ist noch ein verhältnismäßig großes Gouvernementsviertel im Bauplan vorgesehen, das bereits seiner Vollendung entgegengeht. Dieses Viertel ist schon jetzt für sich selbst eine kleine Stadt, in der die ca. 2000 Europäer, die in Dalny tätig sind, wohnen.

Der Bebauungsplan von Dalny hat auf den ersten Blick etwas Bestrickendes. Er ist das Werk des genialen Leiters der Arbeiten, des Regierungsbaumeister Sacharoff, der die Funktionen eines Chefingenieurs versieht und damit zu gleicher Zeit die Stellung und den Rang eines Alleinherrschers in seinem Rayon einnimmt. Ihm zur Seite steht Herr Timm, dem speziell die Hafenbauten unterstehen. Er ist von Geburt Deutschrusse. Die Stadtorganisationsarbeiten, speziell die Tiefbauten, unterstehen dem Ingenieur Gaedicke, die architektonischen Arbeiten dagegen einem Polen namens Skolimoffsky, der in dem Architekten Junghändel, einem Sachsen, einen technisch durchgebildeten und kunstsinnigen Assistenten hat.

Als wir in Dalny ankommen, haben wir noch ungefähr 20 Minuten zu gehen, ehe wir in das sogenannte Gouvernementsviertel kommen, wo sich das Haus des Herrn Timm befindet. Es ist bereits gegen 10 Uhr abends, als wir dort eintreffen. Herr Timm läßt mich in sein Haus treten und geht sofort zu dem Chefingenieur, um bei ihm die Erlaubnis zu erwirken, daß man mir alles zeigen darf. In Rußland ist bekanntlich alles, das nicht besonders erlaubt ist, verboten. Die Erlaubnis wird mir liebenswürdig und in weitgehendem Maße erteilt, und der Chefingenieur selbst läßt mir sagen, er würde sich ein Vergnügen daraus machen, mich morgen Nachmittag persönlich zu führen. Den Vormittag über will sich Herr Timm mir widmen.

* * *

27. Februar.

So geschieht es denn auch. Am frühen Morgen reiten wir, Herr Timm und ich, über das Gelände. Wir verlassen das Gouvernementsviertel mit seinen zahlreichen fertigen und halbfertigen Häusern und halten unseren Kurs auf die Berge zu, die sich etwa zwei Kilometer von der See entfernt erheben. Als wir einen Standpunkt erreicht haben, der hoch genug ist, wenden wir und haben nun den ganzen Golf von Talienwan vor uns liegen. Drüben sehen wir die Häuser der Stadt gleichen Namens, dahinter erheben sich wieder Berge, deren Spitzen in dem blauen Nebel verschwinden. Unmittelbar zu unseren Füßen aber liegt die Fläche, auf der Dalny entstehen soll. Es liegt in der Tat etwas Erhabenes in dem Gedanken, daß in zehn Jahren hier eine große Stadt liegen soll, eine Großstadt im wahren Sinne des Wortes, von der aus man Asien in 11 Tagen durchqueren kann, um in Berlin oder sonstwo in Europa den Fuß wieder auf die heimische Erde setzen zu können. Vielleicht hat so auch einmal San Francisko ausgesehen, vielleicht auch New York. Da oben kann man seine Phantasie getrost spazieren gehen lassen und die große Fläche unter sich mit Menschen aller Nationen bevölkern, den Hafen mit Schiffen, die Quais mit Arbeitern und die projektierten Straßen mit Häusern,

über denen die Spitzen und Kuppeln der Kirchen und die Dächer und Zinnen der Monumentalbauten herausragen werden. Jetzt sieht man in der Wirklichkeit vor sich nur die kleine moderne im Schweizervillenstil gebaute Gouvernementsstadt liegen, an deren Seite sich erst die eigentliche Großstadt Dalny erheben soll. Man sieht die Baggerschiffe im Hafen arbeiten und die großen Krähne sich mit gewaltigen Cementsteinblöcken drehen und wenden, die ins Meer versenkt werden, um die Seitenmauern der Quais zu bilden. Wir reiten wieder hinunter und sehen uns die



Im Bau befindliche Beamtenhäuser in Dalny (S. 80).

Hafenbauten an, die Herrn Timms besonderer Leitung unterstehen. Am Wasser liegen lange Reihen dieser gewaltigen Cementklötze aufgebaut, die in die Tiefe versenkt werden sollen. An einer anderen Stelle ist man damit beschäftigt, einen Damm ins Meer hinaus zu bauen. An diesem Damm sollen später einmal, wenn aus ihm erst eine Mole geworden ist, die Passagier- und Frachtdampfer anlegen. Dort draußen in der See liegen große Baggerschiffe, die den Meeresgrund ausbaggern, um den Hafen für die größten Schiffskolosse der Welt fahrbar zu machen. Weiter draußen im Wasser wird wieder Schutt auf Schutt aufgehäuft, um dort einen Wellenbrecher zu bauen, der den Eingang zum Hafen vor dem Andrang der Wogen schützen soll.

Weiterhin kommen wir an eine Stelle, da schüttet man Sand ins Meer und baut ein Bassin für kleinere Frachtdampfer und für Boote. Noch ein Stück weiter, da sehen wir die Vorarbeiten zu einem kleinen Dock. Da, wo eine Halbinsel sich in die See hineinstreckt und so ein natürliches kleines Bassin bildet, ist man mit dem Abstecken eines großen Docks beschäftigt, eines Docks, in dem die größten Schiffe der Welt gedockt werden können, sogar dann, wenn sie noch wachsen würden. Auf der Landzunge selbst finden wir bereits eine ganze Anzahl von Werkstätten, Gießereien, Drehereien, Dampfhämmern, kurzum alles, was zum Maschinen- und Schiffsbau nötig ist, fertig vor. Der Salonwagen des Herrn Timm, in dem wir zusammen nach Dalny gefahren sind, ist in diesen Werkstätten gebaut worden. Am ganzen Hafenbecken entlang aber liegen Geleise, auf denen sich die gewaltigen Krähne und Arbeitsmaschinen fortbewegen, und dahinter stehen Schuppen an Schuppen mit Baumaterialien, Werkzeugen u. s. w. Wie gewaltig die Dimensionen sind, in denen hier gearbeitet wird, kann man aus folgender hübschen Episode ersehen, die den Vorzug der Wahrheit besitzt. Als man an die Ausführung der Pläne ging, die man mit Dalny vorhat, ergab sich als einer der größten Ausgabefaktoren Cement. Es war ein gewaltiger Posten, der gebraucht wurde. Nun eröffnete man eine Konkurrenz um die Lieferung. Eine Fabrik war im Zusammenwirken mit anderen in der Lage, die Lieferungen zu übernehmen. Aber der Preis, der pro Tonne verlangt wurde, erschien zu hoch, doch erklärte die Fabrik, sie könne nicht billiger liefern. Daraufhin beschritt man den folgenden Weg. Man sprengte aus, man hätte selbst ausgezeichneten Kalk in der Nähe von Dalny gefunden und wollte nun eine eigene Cementfabrik einrichten. Aber die Fabrik blieb zähe. Das Spiel mußte also zu Ende geführt werden. In der That war Kalk vorhanden, aber er war wenig brauchbar für diesen Zweck und noch weniger ausreichend. Trotzdem bestellten die Russen die zur Anlage einer Cementfabrik nötigen Maschinen, und da die große Cementfabrik natürlich auch ihre Spione hatte, so war man gezwungen, thatsächlich die Maschinen aufzustellen und anzufangen, Cement zu produzieren. Das alles zusammen erforderte eine Ausgabe von mehreren hunderttausend Rubeln. Erst als das große Cementkonsortium sah, daß man tatsächlich zu arbeiten anfing, gab es nach und stellte einen billigeren Preis. Darauf wurde die eigene Cementfabrikation wieder eingestellt und mit der großen Fabrik abgeschlossen. Wenn also mehrere hunderttausend Rubel nicht gescheut zu werden brauchen, um eine Fabrik zu einem kleinen Nachlaß im Preise zu zwingen, und wenn trotz des Verlustes der mehreren hunderttausend Rubel immerhin noch bei diesem Kontrakt ein großer Gewinn für den Auftraggeber herausspringt, was für Quantitäten müssen da nicht gebraucht werden!

Zu Mittag bin ich bei dem Chefingenieur Sacharoff eingeladen, der sich ein von außen weniger imposantes, innen aber mit desto größerem Luxus ausgestattetes Haus gebaut hat. Die ganze Unterhaltung dreht sich um nichts anderes, als um Dalny und seine Zukunft. Hochfliegende, enthusiastisch vorgetragene Pläne sind es, die ich da zu hören bekomme, und meine Zweifel müssen die Segel streichen vor der sieghaften Sicherheit, die der Optimismus hervorzaubert, mit dem der Künstler an die Verwirklichung seiner Pläne glaubt.

Dann führt mich der Chefingenieur durch den fertigen Teil von Dalny, wir besehen das neue Krankenhaus, dann zeigt er mir Häuser für kleine und große Beamte, Arbeiterhäuser,

die den Forderungen moderner Hygiene und Sozialpolitik entsprechen sollen; jede Familie bewohnt ein Häuschen von drei Zimmern, Küche und Keller; zu den um je einen großen Hof herumliegenden Häusern gehört jedesmal ein Eiskeller, jede Wohnung hat ihren eigenen kleinen Hof und Garten; in den Eckwohnungen der Seitenflügel der hufeisenförmig arrangierten Häuserkomplexe wohnen Unterbeamte, denen die Aufsicht über den ganzen Komplex zufällt.

Im Gouvernementsviertel giebt es auch ein kleines Hotel, das vom Staate bis auf die Servietten hinunter eingerichtet und zu einem mäßigen Preise verpachtet worden ist, ferner ist da ein kleines Klubhaus für die Beamten, ein großer öffentlicher Garten mit einer Kegelbahn,



Hotel im Gouvernements-Viertel von Dalny (S. 81).

dann ein kasernenartiges Gebäude für unverheiratete Beamte, das aber innen ganz gemütlich eingerichtet ist, und eine große Anzahl von Chinesenhäusern, die mit mehr denn überflüssigem Luxus gebaut sind. Der Schweizervillenstil waltet vor.

* * *

Dalny soll Freihafen werden, sagt mir Sacharoff, und die Frachtsätze der Bahn sollen so billig gestellt werden, daß sie jeglicher Konkurrenz der Seeschiffahrt Trotz bieten können. Man wird sowohl bei den Landverkäufen wie bei den Verpachtungen bezw. den Verkäufen

der Baulichkeiten allen Interessenten ohne Unterschied der Nation die weitgehendsten Erleichterungen und Unterstützungen gewähren, und überhaupt alles tun, um die Welt, und speziell die östliche, für Dalny zu interessieren. Schnelle Dampfschifflinien sollen im Anschluß an die durchgehenden Züge den Verkehr mit den Städten Chinas und Japans verbinden, kurzum, man will Dalny gewissermaßen zum Mittelpunkt des fernen Ostens machen. Und daher braucht Rußland die gesicherte Bahnverbindung durch die Mandschurei mit Sibiren. Daher die Anstrengungen Rußlands in der Mandschurei, darum der Kampf um den offenen Hafen und darum bereits jetzt die Abschließung Wladiwostoks durch den neuen Einfuhrzoll! Dalny ist nur die Krönung eines lange von Rußland gehegten Lieblingsplanes. Um Dalny wird sich vielleicht schon innerhalb der nächsten zehn Jahre ein Kranz von Furcht und Hoffnungen schlingen aller derjenigen, die mit ihrem Geldbeutel an ostasiatischen Fragen interessiert sind. Und darüber darf man sich wohl keinem Zweifel hingeben, daß es Rußland bei der Energie, mit der es seine ostasiatischen Pläne verfolgt, auch gelingen wird, Dalny zum Brennpunkt seiner ostasiatischen Interessen zu machen, vielleicht auch zum Brennpunkt der ostasiatischen Interessen überhaupt. Weil das aber so kommen kann, darum ist es notwendig, daß wir das kleine unbekannte Dalny etwas aus dem Dunkel seiner vorläufigen Existenz herausziehen.

Nun zum Schluß aber noch ein Wort, das auch zu seinem Rechte kommen muß. Wenn wir uns auch über die Fortschritte Rußlands in der Mandschurei beunruhigen, wenn wir auch im stillen gezwungen sind, Rußland an seine zweifelhafte Rolle, die es hier draußen im letzten halben Jahre gespielt hat, vorwurfsvoll zu erinnern und ihm den Spiegel vorhalten müssen, wenn wir auch eventuell gewappnet sein müssen, um Rußland da Einhalt zu gebieten, wo es zu weit geht, so dürfen wir doch andererseits nicht verkennen, daß der Schwerpunkt der allgemeinen ostasiatischen Interessen nach dem Norden verschoben werden wird, wenn sich Rußlands mandschurische Zukunftspläne bezüglich Dalnys verwirklichen sollten. Das hat aber für uns Deutsche drei Vorteile, nämlich erstens den, daß Schantung — unser Schantung — diesem Mittelpunkte näher gerückt wird. Sodann hat die Erfahrung gelehrt, daß es dem Deutschen von allen Nationen bisher am leichtesten geworden ist, an den Plätzen festen Fuß zu fassen und Geschäfte zu machen, an denen Rußland die Konkurrenz von Angehörigen verschiedener Nationen überhaupt gestattet hat, und endlich drittens ist vielleicht eine wichtigere Frage noch als die Aufteilung Chinas die Eröffnung Sibiriens, des fruchtbaren und jungfräulichen Sibiriens, das nur leider die üble Eigenschaft besitzt, fast noch weniger bekannt zu sein, als China. Sibirien wird durch die Eröffnung der transsibirischen Bahn in gewisser Hinsicht das Hinterland von Dalny. Das ist nun freilich Zukunftsmusik. Aber Zukunftsmusik, die vielleicht nicht sehr lange Zeit brauchen wird, um populär zu werden. Auch daran müssen wir denken, wenn wir uns in der mandschurischen Frage ein Urteil bilden wollen, und wenn wir uns nicht dem Vorwurf aussetzen wollen, daß unser Urteil einseitig ist.

* * *

28. Februar (auf hoher See).

Mein mandschurisches Reiseprogramm muß vor der Hand als erledigt gelten. Noch ist der Feldzug in Petschili nicht zu Ende, und ich muß gewärtig sein, daß eventuell neue größere Ereignisse mich wiederum nach dem Kriegsschauplatz rufen werden. Allerdings sieht es zunächst noch nicht danach aus. Trotzdem muß ich allein deshalb schon meine Abreise beschleunigen, weil ich keine Zeit verlieren darf, um einige wichtige Nachrichten von Tschifu nach Hause zu senden.



Für Chinesen bestimmte Wohnhäuser in Dalny (S. 81).

Der Personenzug nach Port Arthur geht nachts um 4 Uhr von Dalny ab. Da er meistens sehr besetzt ist, so begebe ich mich auf Anraten der in Dalny neu gewonnenen Freunde bereits spät abends zur Bahn, steige in ein Coupé des bereitstehenden Zuges und lege mich dort zum Schlafen nieder. Freilich, meine Ruhe dauert nur bis zur Ankunft der zahlreichen anderen Passagiere, die mir bald nichts mehr übrig lassen als eine Ecke, in der ich versuchen darf, meine müden Augen hin und wieder zufallen zu lassen. Doch schwafelt und plappert die Gesellschaft in einem solchen Chaos von Tönen durcheinander, daß es ganz unmöglich ist, zu schlafen. Ich habe das zweifelhafte Vergnügen, daß mir gerade gegenüber eine ältere russische

Dame mit ihrem etwa 17jährigen Sohne Platz genommen hat. Die beiden scheinen sich auf das lebhafteste für Humor und Poesie zu interessieren, wenigstens ließ der junge Herr andauernd aus einem russischen Buche Gedichte vor, und die alte Dame verfällt von Zeit zu Zeit in Lachkrämpfe. Ich empfinde einen gewissen Neid gegenüber dem russischen Kollegen und bedauere einen Augenblick lebhaft, kein russischer Schriftsteller zu sein. Indessen weicht dieses Bedauern bald dem Ärger über die immerwährende Störung, und schließlich verwünsche ich in meinem Innern den russischen Poeten, der mich dauernd durch den Effekt seiner Werke aus dem Schlafe rüttelt. Nach einer Fahrt, die mir länger vorkommt, als die ganze Reise von Niutschwang nach Port Arthur, treffe ich endlich ungewaschen, verstaubt und mit schmerzenden Augen des Morgens wieder in Port Arthur ein. Ich winke einem Jinrikschakuli, der mich zu der Wohnung meines Gastfreundes bringt, wo ich zunächst einmal durch eine Abreibung mit eiskaltem Wasser meine noch schlafenden Lebensnerven wieder zu erwecken versuche, alsdann gehe ich zum „bund", um für mich und meinen braven Chinesen Fahrkarten für die Überfahrt nach Tschifu zu lösen, und mache in der Eile noch verschiedene Abschiedsbesuche. Der Dampfer soll am Abend in See gehen. Die Verbindung mit Tschifu ist ziemlich regelmäßig, fast jeden Abend fährt ein Schiff. Man begiebt sich mit Dunkelwerden an Bord, und wenn man am anderen Morgen aufwacht und zum Kabinenfenster hinaussieht, erblickt man bereits das freundliche Hafenbild von Tschifu. Noch eine Sakuska, noch einen fröhlichen Abschiedstrunk, den man auch in Port Arthur zu schätzen weiß, dann sage ich meinen Freunden in der Mandschurei und dieser selbst Lebewohl mit der stillen Hoffnung im Herzen, sie im Laufe dieser Kampagne wiederzusehen, um dann, mit Alexejeffs Empfehlungen in der Tasche, nach Norden zu ziehen und so die transsibirische Eisenbahn zu erreichen.

Der Dampfer, mit dem ich fahre, gehört einer englischen Gesellschaft und ist alles andere, als elegant; ein alter Raddampfer, der ursprünglich für Flußfahrten gebaut zu sein scheint! Ich habe zuerst einen noch ganz annehmbaren Kabinenplatz, muß aber später diesen wieder aufgeben, weil eine Dame an Bord kommt, die mich im Besitz meiner Kabine ablöst. Der Kapitän läßt mir aber im Speisesalon ein Feldbett aufschlagen, und auf diesem entschlummere ich sanft, um am Morgen des 1. März auf der Rhede von Tschifu wieder zu erwachen. Die Mandschurei liegt hinter mir, die Verbindung mit der Welt ist wiedergewonnen. In Tschifu giebt es wieder Zeitungen — ja Zeitungen! Ich glaube, die letzte, die ich gelesen habe, war eine Nummer des „Ostasiatischen Lloyd", die noch das Datum des Jahres 1900 trug.



Baggerschiffe auf der Rhede von Dalny (S. 79).

V. Kapitel.

Rußland und die Mandschurei.

Tschifu, 1.—8. März.

Ich habe die Zeitungen förmlich studiert, um mich mit den Ereignissen auf der Weltbühne wieder in Zusammenhang zu bringen. In Petschili ist vorläufig alles ruhig, auch sind kriegerische Ereignisse während meiner mandschurischen Expedition nicht vorgefallen, wenigstens keine von Bedeutung. Ich habe also nichts versäumt und versäume auch voraussichtlich nichts, wenn ich hier noch eine Weile stillsitze. Der versprochene Reisepaß des Viceadmirals Alexejeff läßt auch auf sich warten. Also habe ich Muße. Aus den Depeschen, die von Hause gekommen sind, ersehe ich, daß sich auch dort nicht allzuviel Neues ereignet hat. Die chinesische Frage scheint aus dem Brennpunkt des Interesses verschwunden zu sein, nur streiten sich immer noch die Leut' herum, ob ein russisch-chinesisches Abkommen betreffs der Mandschurei existiert oder nicht. Von russisch-offiziöser Seite wird das Vorhandensein eines solchen Vertrages glatt bestritten. Dagegen hält Dr. Morrison daran fest. Und das bedeutet etwas. Denn seine politischen Fühlhörner reichen in Peking ebensowohl in die europäischen Gesandtschaften, wie in die chinesischen Yamen, er kann sich einen ganzen Stab von chinesischen politischen Rechercheuren halten, und ist daher in chinesischen Angelegenheiten meist sehr zuverlässig und glaubwürdig.

Während meiner Anwesenheit in Niutschwang sprachen eingeweihte russische Beamte mir gegenüber ganz offen über das Abkommen, das als perfekt behandelt wurde. Damals sah man

die Sache ja noch ziemlich harmlos an, man wußte noch nicht, daß die Opposition der andern an China interessierten Mächte doch noch ernsthaft werden sollte. Inzwischen hat der neue deutsche Reichskanzler, offenbar um den fanatischen Rußlandanbetern daheim einen Brocken in den schreienden Schnabel zu werfen, erklärt, daß das deutsch-englische Abkommen sich **nicht** auf die Mandschurei beziehe. So hat sich wenigstens der stark russenfreundliche und in neuerer Zeit, seitdem er eine erhebliche Reichssubvention für direkte deutsche Telegramme von Hause bezieht, hoch generalkonsularisch gewordene „Ostasiatische Lloyd" depeschieren lassen. In einem merkwürdigen Widerspruch dazu steht allerdings die Meldung, daß der englische Minister des Auswärtigen im Unterhause erklärt haben soll, das deutsch-englische Abkommen bezöge sich doch auf die Mandschurei, was seinem Wortlaute nach auch anzunehmen wäre. Die Sachlage ist also heute verschwommener, als zu der Zeit, da Morrison zuerst den Text des Abkommens publizierte.

Es ist eigentlich falsch, wenn man von einem Abkommen redet, das sich **nur** auf die Mandschurei bezieht. Der § 8 des Vertrages soll in der Morrisonschen Fassung lauten: „China darf ohne die Zustimmung Rußlands keiner andern Macht oder dem Angehörigen einer solchen irgend welche Bergwerks-, Eisenbahn- oder sonstigen Rechte in den russisch-chinesischen Grenzprovinzen, nämlich in der Mandschurei, Mongolei und Turkestan (Kaschgar, Yarkand und Chotan) erteilen. Auch darf China selbst in diesen Provinzen ohne die Zustimmung Rußlands keine Eisenbahnen bauen. Außerhalb Niutschwangs darf schließlich in diesen Provinzen keinem Angehörigen einer andern Nation Grund und Boden verpachtet werden."

Es wird auf die Dauer langweilig, immer wieder zu sagen, daß unsere Kenntnisse und Vorstellungen von China die denkbar unzureichendsten sind. Dennoch muß ich an dieser Stelle wieder einer Unrichtigkeit auf den Grund gehen, die mir sowohl in den heimischen Zeitungen, wie auch hier draußen bei der Erörterung dieser Fragen entgegengetreten ist. Es ist nämlich die, daß diese Grenzländer Vasallenstaaten Chinas seien und als solche eigentlich überhaupt gar nicht zu dem Gefüge des chinesischen Reiches gehören sollen. Gewiß gehören sie dazu, zum Teil sogar außerordentlich fest! Die Mandschurei im besondern ist als Stammland der herrschenden Dynastie auf das engste mit China verbunden. Aus ihr rekrutieren sich altem Brauch gemäß die Bannertruppen der Chinesen und ihre Bannergenerale, mit die einflußreichsten Persönlichkeiten im großen chinesischen Reich! Wer hat nur das törichte Wort aufgebracht, daß die Mandschurei ein „Vasallenstaat" sei? Im Gegenteil, sie ist das Stammland, nicht weniger, als Brandenburg das Stammland für das Königreich Preußen ist. Freilich — wir haben heute ein Königreich Preußen und kein Königreich Brandenburg. Aber ist das frühere politische Brandenburg deshalb nun plötzlich ein Vasallenstaat Preußens? Ebenso haben wir ein Kaiserreich, das nicht mehr „Mandschurei", sondern „China" heißt. Es passiert sehr oft in der Weltgeschichte, daß ein Eroberer den Thron eines kulturell höher stehenden Reiches besteigt und dessen Titel annimmt, weil er sich durch den alten Namen ein höheres Ansehen zu geben glaubt. Aber wurden die deutschen Lande etwa Vasallenstaaten Roms, als Karl der Große und seine Nachfolger sich zu römischen Kaisern krönen ließen? Wenn die Leute, die das deutsch-englische Abkommen redigiert haben, die Mandschurei hätten ausschließen wollen, gut, dann hätten sie das

sagen können. Wie haltlos aber die Ausrede ist, die Mandschurei gehöre eigentlich nicht zu China, ergiebt der publizierte Entwurf des Vertrages selbst, der die tatsächliche Herrschaft Rußlands nicht allein in der Mandschurei, sondern auch in den übrigen russisch-chinesischen Grenzländern kodifiziert.

Die Verhältnisse in Turkestan liegen ja nun für uns anders, als in der Mongolei und Mandschurei. Immerhin aber ist es charakteristisch, daß Rußland ein Ländergebiet von dem Rumpfe Chinas abschneiden darf, das annähernd die Größe des nichtrussischen Europa besitzt, und daß die deutsche Presse behauptet, das schade weiter nichts, es seien nur „Vasallenstaaten". Wir werden ja sehen, wohin wir mit unserer „laisser faire, laisser aller"-Politik in Ost-Asien



Die Bucht von Talienwan (S. 80).

Rußland gegenüber kommen werden. Die Antwort auf die Frage, ob der russisch-chinesische Vertrag seine Ratifikation bereits erhalten hat oder nicht, oder jemals erhalten wird, ist dabei im Grunde recht gleichgiltig. Denn es kommt nicht mehr darauf an, ob diese Form erfüllt worden ist oder werden wird, als vielmehr auf die Tatsache, daß Rußland sich bereits faktisch in der Ausübung der in dem Kontraktentwurf geforderten Rechte befindet — in diese Rechte eingetreten ist!

Schon der erste Paragraph des Abkommens enthält eine glatte Scheinbestimmung: „Da der Kaiser von Rußland seinen freundschaftlichen Gefühlen gegen China Ausdruck zu geben wünscht, so ist er damit einverstanden, daß die Mandschurei vollständig an China zurückgegeben wird, daß den kürzlichen kriegerischen Ereignissen in jener Provinz keine

weitere Beachtung geschenkt wird, und daß die chinesische Verwaltung in jeder Hinsicht wieder in den status quo ante eintreten soll." Was soll das heißen: „die Mandschurei wird vollständig an China zurückgegeben", wenn Rußland dauernd Militär an der Bahnlinie halten darf; wenn China nicht gestattet wird, wieder eine Armee in der Mandschurei aufzustellen, bis die Eisenbahn vollendet ist, und dann nur mit Genehmigung Rußlands, das die Stärke bestimmt; wenn selbst die in der Provinz zu haltenden chinesischen Polizeitruppen der Oberkontrolle Rußlands unterstehen; wenn China in den nördlichen Provinzen keine Angehörigen anderer Staaten, nur noch Russen, als Militärinstrukteure anstellen darf; wenn die Lokalbehörden auf der Liaotunghalbinsel unter genaue Kontrolle Rußlands gestellt werden; wenn China in den nördlichen Provinzen ohne Zustimmung Rußlands keinem Angehörigen anderer Staaten wirtschaftliche Konzessionen irgend welcher Art, ja nicht einmal Erwerb oder Pachtung von Grund und Boden außerhalb Niutschwangs gestatten darf; und wenn, wie zwar nicht in dem Vertrag steht, wie es aber gehandhabt werden soll, Rußland die Verwaltung der chinesischen Regierungsbeamten unter die Aufsicht und direkte Kontrolle von Russen stellt? Es leuchtet ein, daß unter diesen Umständen die Losreißung der Mandschurei von China, wenn auch keine formelle, doch eine faktische ist, und daß es eine Farce ist, unter solchen Verhältnissen zu betonen, daß man die Mandschurei voll und ganz wieder an China zurückgebe. Dieser erste Paragraph ist offenbar nicht für China berechnet, sondern soll auf die auswärtigen Mächte wirken, denen gegenüber man abstreiten will, daß Rußland die Mandschurei annektiert hat. Eine Farce wäre es auch, wenn Rußland seine Truppen aus der Mandschurei zurückzöge. Dann verstärkt es eben entsprechend seine Bahnwachen, und daß diese zurückgezogen werden sollen, davon ist niemals die Rede gewesen und wird auch niemals die Rede sein.

Das System des Erwerbs der Mandschurei ist freilich ein außerordentlich angenehmes und billiges. China stellt den eingearbeiteten Beamtenorganismus, bezahlt sämtliche Verwaltungskosten aus seiner Tasche und haftet mit seinem ganzen Besitztum für allen Schaden, der den Russen auf irgend eine Weise in der Mandschurei zugefügt wird, doch regiert wird das Land ausschließlich von Russen und ausschließlich für Russen. Damit sind aber die Provinzen Mandschurei, Mongolei und chinesisch Turkestan der sogenannten Politik der offenen Tür entzogen, und außerdem ist China noch haftbar für Schaden, der Rußland zugefügt wird durch Chinesen innerhalb eines Teiles von Rußland! Was will man mehr? Ein politisch wohl durchdachter und rentabeler Plan! Sicherlich aber wird man angesichts dieser Tatsachen sich nicht mehr der Einsicht verschließen können, daß durch einen solchen Separatvertrag die wirtschaftliche Kraft Chinas zu Ungunsten des Landes selbst und der übrigen allein auf handelspolitischer Basis mit China verkehrenden Mächte auf das empfindlichste geschwächt wird. Das wollte aber das deutsch-englische Abkommen gerade verhindern!

Nimmt Deutschland aber auch heute noch den gerechten Standpunkt ein, den es anfangs eingenommen hat, als es sich zu dem Grundsatz der Erhaltung des wirtschaftlichen und politischen status quo in China bekannte, dann ist es seine Pflicht und sein Recht, auch in dieser Frage mit einem ernstlichen Veto voranzugehen, nachdem es nun einmal von den Mächten zum Anführer hier draußen ernannt worden ist. Vielleicht ist es nicht bekannt, daß Rußland, ehe der

Vorschlag kam, einem Deutschen das Oberkommando zu übertragen, ebenfalls bereits einen beliebten General in Kiew in Reserve hielt für den Fall, daß die Mächte sich auf einen Russen geeinigt hätten. Doch kam Rußland der Vorschlag des deutschen Kaisers, den Grafen Waldersee zum Oberbefehlshaber in China zu ernennen, nicht ungelegen. Nun brauchte es sich nicht mehr an sogenannte internationale Allgemeininteressen zu kehren und konnte seinen Sonderinteressen nachgeben. Nachdem nun aber Deutschland einmal die politische Hegemonie hier draußen übernommen hat, ist es Pflicht, diese im allgemeinen Interesse geltend zu machen. Das ist auch vom deutschen Standpunkt aus konsequent gedacht und notwendig, wenn man es mit dem geflügelten Wort von der „Weltpolitik“ ernst nimmt. Der einzige Staat, der hier draußen Weltpolitik treibt, war bisher nur Rußland. Alle anderen Nationen haben in Petschili für sich selbst wenig ernste Arbeit getban, Rußland aber hat seine Zeit benutzt. Und wenn es auch in der Mandschurei unvergleichlich schwerere Arbeit gehabt hat, als die anderen anderswo, wenn es auch heute noch nicht in der Lage ist, die Provinz dauernd zu beruhigen (die Mächte haben es in Tschili auch noch nicht fertig gebracht), so arbeitet es doch an seinem Ziel, dem ganz realen Ziele des großen russisch-asiatischen Weltreiches. Ost-Asien für Rußland! In einem winzig kleinen Zeitraum hat das Zarenreich ein gewaltiges Stück Weg nach diesem Ziele hin zurückgelegt, in diesem letzten Jahre hat es seinen Riesenleib wieder ein tüchtiges Stück nach Süden vorgeschoben. Wohin soll das führen? Und werden die europäischen Mächte nicht doch vielleicht den richtigen Zeitpunkt verpassen, um diesem weiteren Vordringen ein wirksames: „Bis hierher und nicht weiter!“ entgegenzurufen? Wir sind, scheint mir, auf dem besten Wege zu dem „Verpassen“.

Wer aber etwa glauben wollte, Rußland hätte nunmehr Land genug und würde ganz von selbst seine Schritte auf dem Wege nach Süden bei natürlichen Hindernissen und politischen Grenzen hemmen, würde in einen bedenklichen Irrtum verfallen. Die Bedeutung der Eisenbahnen für die handelspolitische Erschließung Chinas ist bekannt, Rußland aber hat es uns genugsam bewiesen, daß es das Wort „Eisenbahn“ mit „Besitz des Landes, durch das die Bahn führt“, übersetzt, daß ihm eine Eisenbahn mindestens eine politische Grenze ist, die es gelegentlich sperren kann. In § 12 des Vertragsentwurfes fordert Rußland von China eine Konzession zum Bau einer Haupt- oder Nebenbahn der mandschurischen Eisenbahn nach Peking oder der großen Mauer. Wie ich aus einer guten Quelle erfahren habe, ist der Plan der: Von Schanhaikwan aus, bis wohin die von Rußland annektierte und mittlerweile noch nicht zurückgegebene Bahn Mukden bezw. Niutschwang-Schanhaikwan mündet, soll die Bahn in direkt südwestlicher Richtung nach Peking zu führen. Dadurch soll nicht allein die englische Linie Schanhaikwan-Tientsin-Peking totgemacht, sondern auch den an dieser Bahnstrecke gelegenen Kaiping-Kohlenminen Konkurrenz bereitet werden, und zwar durch Aufschließung von Kohlenlagern, die im Norden der Provinz Petschili, nordöstlich von Peking, sich befinden sollen. Eine zweite Linie soll dann auf der großen Theestraße Kalgan-Kiachta u. s. w. den Anschluß an die transsibirische Eisenbahn zu gewinnen suchen, sodaß von Peking aus nach zwei Richtungen hin russische Bahnen führen würden. Rußland geht aber noch weiter, und zwar in der Richtung nach Süden. Es besteht eine wichtige Bahnkonzession von Peking nach Hankau, die von Belgiern erworben wurde. Es soll Tatsache sein, daß die Belgier diese Konzession durch die Hilfe der französischen Regierung

erhalten haben, und zwar soll diese wieder von Rußland vorgeschoben worden sein. Man erzählt sich das hier draußen in eingeweihten Kreisen als etwas ganz Bekanntes. Der Erfolg wird der sein, daß Rußland in wenigen Jahren in Hankau, an dem es durch den Theehandel außerordentlich interessiert ist, seine Eisenbahnmaschinen pfeifen lassen wird. Man bedenke, am Yangtsekiang, der von England lange Jahre hindurch ausschließlich beanspruchten und neuerdings von Deutschland zur Hälfte eroberten Interessensphäre! Aufrichtige Bewunderung für die russische ostasiatische Politik, und vor allen Dingen für ihren spiritus rector, den Finanzminister Witte!

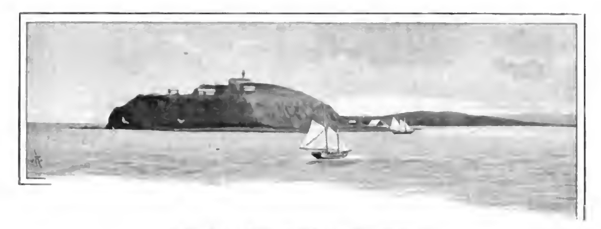
Doch sollte man im politischen Verkehr mit Rußland die Lehren nicht vergessen, die es uns in diesem ereignisreichen Jahre gegeben hat. Demjenigen, der sich etwas eingehender mit diesen Angelegenheiten beschäftigt hat, muß es allmählich klar geworden sein, daß keine Macht der Erde in China auch nur annähernd den politischen Einfluß und die politischen Aussichten besitzt, wie Rußland. Rußland hat das gewußt, ehe die politischen Wirren begonnen haben, es hat für sich gethan, was es zu tun für nötig hielt, und zwar mit der ihm eigenen Gründlichkeit und Brutalität. Aber auf der anderen Seite verstand es ebensowohl, sich im rechten Augenblick von dem internationalen Humanitäts- und sonstigen Phrasengedresch freizumachen und sich dadurch nicht mehr über seine wahren Interessen täuschen zu lassen, gerade im rechten Augenblick, um den Bruch mit China nicht unüberbrückbar zu gestalten. Trotz der Katastrophen von Blagoweschtschensk und Tongku, trotz der Räuberei seiner Soldaten, trotz der Plünderung der heiligsten chinesischen Heiligtümer hat sich der Russe mit China nicht so verfeindet, daß er nicht zurückkönnte; im Gegenteil, er kennt seinen Gegner und weiß, daß er bei den Chinesen ein gewaltiges Prestige besitzt. Rußland hat von *seinem* Standpunkt aus klug gehandelt, wenn es die Verbündeten zur guten Stunde verließ und nur noch auf sein Butterbrot fegte. Die Treulosigkeit, die es sich dadurch hat zu Schulden kommen lassen, besteht freilich und kann durch nichts aus der Welt geschafft werden, aber ebensowenig ihre *Erfolge* für die russische Politik.

Somit habe ich rückhaltlos der Ansicht Ausdruck verliehen, die sich mir während meines Aufenthaltes in der Mandschurei aufgedrängt hat. Ob die Botschaft überall sehr willkommen sein wird, weiß ich nicht, aber ich hoffe wenigstens, daß man sie nicht ungeprüft von der Hand weisen wird, auch wenn man mit ihr nicht übereinstimmt.

---

2. Buch.

Durch Sibirien.



Insel Askold an der Hafeneinfahrt von Wladiwostok.

I. Kapitel.

Zu Schiff nach Wladiwostok.

1. Ein Abstecher nach Süd-China.

(Aus einem Briefe.)

Hongkong, 21. Juni 1901.

... Doch nun höre vor allen Dingen, was inzwischen vorgegangen ist. Denn seit meinem letzten Briefe aus Tschifu Anfang März bist Du noch ohne Nachricht geblieben. Inzwischen hat sich mancherlei ereignet. Also vernimm in Andacht meinen Bericht, der da folgendermaßen lautet.

Wie Du weißt, habe ich in Tschifu nach meiner Expedition durch die Mandschurei eine längere Ruhepause gemacht. Ich wollte abwarten, ob auf dem Kriegsschauplatz noch welterschütternde Ereignisse sich vorbereiteten. Da diese aber allzulange auf sich warten ließen, so benutzte ich die Zeit, um mich einem neuen Freunde, dem Ingenieur Schauer anzuschließen, der gerade im Begriff war, eine kleinere Expedition in die Golddistrikte Nord-Schantungs anzutreten, seit dem Ausbruch der Unruhen wieder die erste. Schauer ist Ingenieur der Deutschen Gesellschaft für Bergbau und Industrie im Auslande, und zwar „macht er ausschließlich in Gold". Den ausführlichen Bericht*) über diese Expedition bekommst Du mit nächster Post von Schanghai

*) Dieser Bericht ist mittlerweile in der in London herausgegebenen „Finanz-Chronik" erschienen, und zwar VI. Jahrgang, Nr. 37 (11. September 1901) bis 43 (25. September 1901).

aus. Ich war erst wieder seit wenigen Tagen nach Tschifu zurückgekehrt, als, wie ein Blitz aus heiterem Himmel, eine Depesche bei mir eintraf, die den Tod meines Freundes Ho Amei in Canton meldete. Du weißt, daß Ho Amei ein angesehener südchinesischer Kaufmann war. Er hat die Provinzen Quangtung und Quangsi nach allen Richtungen hin nach Edelerzen und Mineralien durchforscht und war selbst Inhaber mehrerer Bergbaukonzessionen. Ich verdanke bereits von meinem Besuch im Dezember 1899 her seiner Vermittelung eine der besten südchinesischen Konzessionen, deren Verwertung wir gemeinsam betreiben wollten. Sein Sohn Ho Ke Yong, der vor nunmehr 15 Jahren in meinem elterlichen Hause erzogen worden ist, teilte mir tiefbetrübt den Tod seines Vaters mit, und diese Nachricht war für mich wichtig genug, um sofort meine Reisedispositionen danach zu treffen. Ich wählte den nächsten Dampfer, der nach dem Süden ging, und reiste damit, ohne Schanghai zu berühren, direkt über Amoy und Swatau nach Hongkong, traf dort Ende März ein und fuhr alsdann nach Canton, um Ho Ke Yong mein Beileid auszudrücken und gleichzeitig meine eigenen Interessen wahrzunehmen. Von da ab war ich bald in Hongkong, bald in Canton. In Hongkong traf ich eine ganze Anzahl lieber alter Freunde aus Schanghai wieder, und in der kleinen, aber desto geselligeren Europäerkolonie in Canton verlebte ich reizende Stunden. Die Erinnerung daran vergegenwärtigt mir in erster Linie die Bilder des liebenswürdigen deutschen Konsuls Kallen, des Dolmetschers des deutschen Konsulates Lange, eines der besten Kenner Chinas, der demnächst als Vicekonsul nach Tschifu kommen soll, sowie des Chefs der Firma Melchers & Co., des Herrn Südhans. Vor allen Dingen denke ich gern zurück an die frohen Stunden im Hause des Herrn Lange, dessen Gattin auch der echt deutsche Geist und Frohsinn zu danken ist, der ein so belebendes Element in die recht international gefärbte Geselligkeit Cantons trägt.

Aber lange konnte ich das Stillsitzen auf einem Fleck nicht aushalten. Ich verstand mich dazu auch nur solange, als unbedingt notwendig war, um mit den Rechtsnachfolgern Ho Ameis mich auseinander zu setzen und einige neue Kontrakte mit Chinesen abzuschließen. Wenn Du jemals in die Lage gekommen wärest, mit Chinesen zu verhandeln oder mit ihnen Kontrakte abschließen zu müssen, und noch dazu mit Leuten, die im allgemeinen nicht gewohnt sind, mit Europäern geschäftlich zu arbeiten, dann würdest Du vielleicht verstehen können, welchen Erfolg es bedeutet, wenn ich schon innerhalb der ersten vierzehn Tagen in der Lage war, — einen Kontrakt zum Abschluß zu bringen. Die Beratungen geschahen stets in großer Konferenz, zu der sämtliche Familienmitglieder bis ins dritte und vierte Glied in absteigender und aufsteigender Linie teilnahmen; und dann schließlich mußte der Kontrakt auch erst noch so und so vielen alten Freunden der Familie und so und so vielen weisen Männern und alten Weißköpfen zur Begutachtung vorgelegt werden, von denen jeder einzelne einen neuen Einwand und wieder eine neue Torheit vorbrachte, die mit Aufwand bedeutender Zungenfertigkeit widerlegt werden mußte. Zum Glück spricht Ho Ke Yong noch einigermaßen deutsch, so daß die Verständigung nur wenig Schwierigkeiten machte. Am schlimmsten war es, als die mündlichen Verabredungen nunmehr kodifiziert werden sollten, und zwar in chinesischer und in deutscher Sprache. Das wurde so gemacht, daß zunächst die Chinesen in langen privaten Konferenzen ihrerseits einen Text in Chinesisch aufsetzten und ich meinerseits einen in Deutsch. Beide Texte wurden dann

übersetzt und miteinander verglichen, zusammengeworfen, und schließlich kam ein gemeinschaftlicher Kontrakt heraus, der sein letztes amtliches Beglaubigungssignum auf dem deutschen Konsulat erhielt. Der Superintendent der Berliner Mission war mir bei der letzten Redaktion meiner Abmachungen mit den Chinesen liebenswürdigerweise behilflich.

Nachdem somit meine geschäftlichen Angelegenheiten auf legale Grundlagen gestellt worden waren, hielt es mich nicht länger in Canton, und ich beschloß, mich wieder einige Zeit im Innern des Landes umzutun. Ich engagierte mir daher den ehemaligen chinesischen Experten Ho Ameis, einen weitgereisten Mann, als Führer, mietete mir eine chinesische Djunke, die ich nach Möglichkeit mit europäischen Bedürfnissen ausrüstete, vor allen Dingen gut verproviantierte, und begab mich alsdann auf eine längere Expedition ins Inland. Da in Süd-China Fernreisen ausschließlich zu Wasser unternommen werden können und das Piratentum noch ziemlich en vogue ist, so hielt das Konsulat es für angebracht, den Vicekönig von meinen Reiseabsichten zu benachrichtigen. Ich hatte denn auch auf meinen Reisen in keiner Weise irgend welche Belästigungen zu erdulden. Wo auch immer meine Djunke sich zeigte, an deren Mast die deutsche Flagge wehte, die mir der Kommandant des im Flusse vor Canton ankernden deutschen Kanonenbootes „Jaguar“ geschenkt hatte, wurde ich mit Respekt aufgenommen. Man war auf mein Kommen überall vorbereitet. Der Vicekönig hatte sämtliche Behörden unterrichtet und aufgefordert, mir nach jeder Richtung hin behilflich zu sein und mich zu schützen. Sobald sich daher die Flagge zeigte, erschienen denn auch von Station zu Station die Abgesandten der Kommandanten der zahlreichen chinesischen Kriegsdjunken, die den Wachtdienst auf den Flüssen besorgen, sowie der Mandarinen der zahlreichen Städte, an denen ich vorüberkam, um mir die Visitenkarten ihrer Vorgesetzten zu überreichen und mir militärische Begleitung anzubieten, die ich indessen in den meisten Fällen ablehnte. Sehr häufig erschienen auch die Mandarinen in eigener Person und luden mich mehrfach ein, sie in ihrem Namen zu besuchen oder bei ihnen zu wohnen. Ich lehnte das indessen grundsätzlich ab und beschränkte mich darauf, die hohen Herrschaften mit Kaffee oder Kakao, den sie mit Behagen schlürften, zu bewirten, oder ihnen wenigstens meine Visitenkarte als Erwiderung ihres Besuches durch einen Boy ins Haus zu schicken. Da die mich besonders interessierenden Minendistrikte im Gebiete des Nordflusses (des Pakkong) liegen, so war es nur natürlich, daß ich meinen Weg in diese Gegenden nahm, und ich wählte sie um so lieber als Objekt dieser meiner Reise, weil es sich um ein Gebiet handelte, das für den Forscher, namentlich aber für denjenigen, der sein Augenmerk mehr auf wirtschafts- und verkehrspolitische Fragen, als wie auf geographische richtet, zum größten Teil noch jungfräulich war. Ich reiste den Nordfluß hinauf bis zur Mündung seines größten westlichen Nebenflusses, des Lintschoukong, sodann bog ich in diesen ein und verfolgte seinen Lauf bis zur Bezirksstadt Lintschou, dem Transithafen für den Überlandverkehr zwischen dem Flußgebiete des Nordflusses, d. h. also der Provinz Quangtung, und der dahinterliegenden außerordentlich produktiven Provinz Hunan. Die Reise ging ziemlich langsam von statten. Da die vorherrschende Windrichtung uns im allgemeinen entgegen war und die chinesischen Flußdjunken mangels eines Kieles, der bei dem oft sehr niedrigen Wasserstande der südchinesischen Flüsse unverwendbar ist, nicht kreuzen können, so mußte die Schiffsbesatzung fast auf der ganzen Strecke den Kahn vom Lande aus an einem langen am

obersten Mastende befestigten Seil schleppen. Ich kann Dir die Einzelheiten dieser interessanten Reise hier nicht ausführlich schildern und will Dir nur ganz kurz mitteilen, daß ich bis an die Grenze der Miautsegebiete gekommen bin. Diese beginnen an dem Winkel, den die drei Provinzen Quangtung, Quangsi und Hunan bilden. Unter Miautse versteht man notorische Reste der ursprünglichen chinesischen Bevölkerung, die sich in Sitten, Kleidung, Haartracht u. s. w. noch in ziemlicher Reinheit erhalten haben und namentlich auch politisch noch nicht von der Mandschudynastie unterworfen werden konnten. Die Leute tragen z. B. keine Zöpfe, sondern hochgebundenes Haar, was ja das Originalchinesische ist, da der Zopf den Chinesen erst von den Mandschus aufoktroiert wurde. Es hatte keinen Zweck für mich, weiter in die Miautsegebiete einzudringen, da die Sprachkenntnisse meines Chinesen versagten und ich auch für eine solche Tour nicht hinreichend ausgerüstet war. Indessen habe ich mir vorgenommen, diese Gebiete späterhin noch einmal besonders zu untersuchen. Daß die Ausbeute lohnend sein wird, daran zweifle ich nicht. Die wissenschaftliche Ausbeute bereits dieser Reise war nicht unwesentlich; namentlich nach der wirtschaftspolitischen Seite hin gelang es mir, einige interessante Feststellungen zu machen. Auch rein geographisch war die Tour sehr interessant. Man findet dort ein ausgedehntes Hügelland, fast kann man sagen Gebirgsland, mit außerordentlich charakteristischen Formen, mit saftigen Matten, Wald, Wasser und romantischen Erosionstälern, die an Partien aus der sächsischen Schweiz erinnern. Auch geologisch ist hier mancherlei zu holen, wie denn überhaupt in Süd-China noch zahlreiche geographische Probleme ihrer Lösung harren. Wie Du weißt, bedarf ja auch Richthofens „China" noch seiner Ergänzung bezüglich Süd-Chinas*). Unter anderem entdeckte ich an der Grenze von Quangtung und Quangsi eine ca. 15 Kilometer lange Höhle, in der unterirdisch ein Fluß läuft, der nahezu auf der Hälfte seines Laufes befahren werden kann. Den Yuenschandistrikt habe ich etwas eingehender studiert. Er ist sehr reich an Erzen aller Art, überhaupt kommt man auf der Fahrt vielfach an Stellen, an denen Kohle gefunden wird, die teilweise von überraschend guter Qualität ist. Die Gegend war, wie gesagt, von Europäern noch unberührt. Man wird aber mit der Zeit doch dazu übergehen müssen, das Hinterland von Canton genauer zu studieren, wenn man nicht ausschließlich mit seinen Kenntnissen auf die Aussagen chinesischer Zwischenhändler angewiesen sein will, die selbstverständlich ein Interesse daran haben, das Geschäft mit den Europäern in ihren eigenen Händen zu behalten.

Seit dem 15. Juni bin ich nun glücklich zurück, habe meine Angelegenheiten in Canton und Hongkong geordnet, und morgen werde ich mich an Bord des englischen Dampfers „Sunda" einschiffen, um zunächst nach Schanghai zu fahren und von dort aus weiter über Japan nach Wladiwostok.

Eigentlich hatte ich ja vor, nach Port Arthur zurückzukehren und von dort aus die Mandschurei nach Norden hin zu durchqueren, um auf diesem Wege den Anschluß an die transsibirische Bahn zu erreichen. Leider habe ich aber den mir vom Viceadmiral Alexejeff versprochenen

---

*) Ein Werk, dessen erster Teil inzwischen zu erscheinen begonnen hat (Tiessen, China, das Reich der achtzehn Provinzen), will als eine Ergänzung und Modernisierung des Richthofenschen Buches angesehen werden.

Reisepaß immer noch nicht in Händen. Ich bin auch überzeugt, daß er ihn nicht schicken wird, und deshalb will ich meine weiteren Reisepläne nicht davon abhängig machen. Um nun aber meine Kenntnisse von der Mandschurei doch noch etwas zu vervollständigen, werde ich einen anderen Weg einschlagen; und zwar werde ich von Wladiwostok aus durch die früher mandschurischen Teile Sibiriens und sodann auf dem Amur an der Grenze der Mandschurei entlang reisen. Ich hoffe auch da in der Lage zu sein, einige interessante Studien zu machen.

2. Von Hongkong nach Nagasaki.

Schanghai, 29. Juni 1901.

Ich bin reisefertig. Die zahlreichen Abschiedsbesuche bei Freunden und Bekannten sind erledigt. Ich habe heute Mittag zum letztenmal im Deutschen Klub gegessen. Mein großes Gepäck ist von Hongkong aus mit einem Schiffe des Norddeutschen Lloyd bereits nach Deutschland verfrachtet. Die wenigen Koffer, die ich bei mir habe, bergen nur die notwendigsten Reiseutensilien. Einer davon ist bis an den Rand gefüllt mit Büchern über Sibirien, die ich mir teils in der deutschen Buchhandlung von Max Rößler, teils in der englischen Buchhandlung von Kelly & Walsh zusammengekauft habe. Englische Bücher über Sibirien gab es nicht allzu viele, deutsche noch viel weniger. Im wesentlichen sind die vorhandenen Werke rein wissenschaftlichen Charakters und beschäftigen sich mit dem Vordringen Rußlands in Asien. Reisebeschreibungen gab es in deutscher Sprache überhaupt nicht, und die in englischer Sprache vorhandenen behandelten nicht meine Tour.

Auf der Rhede von Wusung, dem Hafen von Schanghai, ankert der Dampfer des Norddeutschen Lloyd „Bayern", der mich nach Nagasaki bringen soll. Der chinesische „Agent" meines Hotels, des Astor-House, erhält also den Auftrag, mein Gepäck nach dem Tender „Bremen" bringen zu lassen. Um 6 Uhr nachmittags schiffe ich selbst mich dort ein, und eine Stunde später befinde ich mich im Hafen von Wusung und an Bord des Lloyddampfers „Bayern". Nebenan liegt der Dampfer „Rhein", mit dem ich seinerzeit nach Taku gefahren bin. Diesesmal ist er auf der Heimreise begriffen und vollbesetzt mit abgelösten Matrosen, die uns mit lautem Hurra begrüßen. Nachts gegen 10 Uhr geht die „Bayern" in See. Das große Schiff dreht sich langsam aus der Mündung des Wangpu, aus der demnächst die Schiffahrtshindernisse entfernt werden sollen, hinaus, und läßt sich bald von den trägen Wogen des Yangtse tragen. Hier und da blinken uns von rechts und links noch Schiffsfeuer und Leuchtbojen an, die das Fahrwasser begrenzen, dann kommt das Feuerschiff, wo gewöhnlich die Yangtselotsen abgesetzt werden, und noch kurz vor Mitternacht steuern wir hinaus in die offene See. China — lebe wohl!

* * *

30. Juni.

Wir schwimmen bei ziemlich freundlichem Wetter auf hoher See. Vor zwei Jahren existierte diese deutsche Postlinie zwischen China und Japan noch nicht, sie wurde erst im Herbst 1899 ermöglicht durch den Zusammenschluß der beiden größten deutschen Dampferlinien, des „Norddeutschen Lloyd" und der „Hamburg-Amerika-Linie".

Die Fortschritte der deutschen Schiffahrt in Ost-Asien sind auch im vergangenen Jahre recht beträchtlich gewesen. Sie stehen zum guten Teil in Zusammenhang mit der Reise, die der Generaldirektor der Hamburg-Amerika-Linie, Herr Ballin, nach Ost-Asien unternommen hat. Wenn auch bezüglich des Ankaufs der Schiffe und der Anlagen einer großen englischen und einer vielleicht noch größeren chinesischen Küstenschiffahrtsgesellschaft die Unterhandlungen noch nicht abgeschlossen sind, so ist doch zunächst als Folge des Besuches des Herrn Ballin die Tatsache zu verzeichnen, daß die sogenannte „Jebsen-Linie", die den Verkehr von Schanghai nach Tsingtau, Tschifu und Tientsin vermittelt und einen regelmäßigen, subventionierten Postdampferdienst zwischen Tsingtau und Schanghai unterhält, soweit sie Postlinie ist, in den Besitz der Hamburg-Amerika-Linie übergegangen ist. Ein zweiter, man kann wohl sagen geradezu grandioser Erfolg besteht darin, daß die Hamburg-Amerika-Linie einen regelmäßigen Passagierdienst über Japan hinaus mit San Francisco einrichtet, sodaß die Welt durch eine vornehme deutsche Dampferlinie umspannt ist. Der Erfolg ist um so bedeutender, als auf dieser Strecke noch keine Dampfer verkehren, die auch nur im entferntesten den Dampfern „Hamburg" und „Kiautschou", die hier regelmäßig laufen sollen, gleichkämen. Von Wichtigkeit ist es, daß die Einrichtung dieser Linie gerade jetzt erfolgt. Denn in ostasiatischen Kreisen will man davon unterrichtet sein, daß die „Empressline" zu gleicher Zeit mit der Eröffnung der transsibirischen Eisenbahn einen Schnelldampferverkehr zwischen San Francisco und Dalny einzurichten gedenkt. Sollte die sibirische Bahn wirklich einen derartigen Passagierandrang hervorrufen, wie man das anzunehmen scheint, so ist es auch für die deutsche Postlinie ein kleines, in ihren Passagierdienst über Tsingtau hinaus Dalny und Nagasaki einzubeziehen. Dann wäre das Dreieck Schanghai-Dalny-Nagasaki einfach durch die Einlegung der Strecke Tsingtau-Dalny-Nagasaki geschlossen.

Mit welchem Ernst die beiden großen deutschen Rhedereien an die Bearbeitung des ostasiatischen Feldes heranzugehen beabsichtigen, beweist auch der Umstand, daß beide Linien zusammen den „Ostasiatischen Lloyd", der allwöchentlich in Schanghai erscheint, das einzige deutsche Organ im fernen Osten — denn die in Tsingtau erscheinende „Deutsch-Asiatische Warte" ist nur noch eine Dependence des „Ostasiatischen Lloyd" — unter ihren Einfluß gebracht haben.

* * *

Nagasaki, 1. Juli.

Die Fahrzeit zwischen Schanghai und Nagasaki beträgt 36 Stunden, die „Bayern" hält sie fast auf die Minute ein. Gegen 10 Uhr abends sind wir am Sonnabend von Wusung abgefahren, und heute am Montag einige Minuten vor 10 Uhr morgens wirft der Dampfer im Hafen von Nagasaki Anker. Pünktlichkeit ist die größte Tugend unserer deutschen Postdampfer. Denke ich an meine Fahrt von Hongkong nach Schanghai mit dem englischen Postdampfer „Sunda" (P. and O.), so weiß ich diese Tugend besonders zu würdigen. Die Abfahrtszeit in Hongkong war zunächst auf 4 Uhr nachmittags festgesetzt, alle Passagiere sind an Bord und erwarten das Signal der Dampfpfeife. Da, eine Viertelstunde vor 4 Uhr, kommt der Oberstewart und erklärt, der Dampfer fahre erst um 4 Uhr morgens. Nach drei Tagen sind wir in der Yangtsemündung angekommen. Das war nachmittags um 6 Uhr. Hätten wir nicht zwölf Stunden in

Hongkong verloren, so hätten wir selbigen Tages bereits nach Wusung und Schanghai hineinfahren können. So aber können wir erst am folgenden Morgen nach Wusung gehen. Wir fahren denn auch bei Tagesanbruch ein Stück, dann aber bringt es der erstklassige englische Postdampfer fertig, sich noch bis nachmittags 5 Uhr auf dem Yangtse herumzutreiben, weil seine Agentur nicht rechtzeitig einen Lotsen besorgt hat. Und dabei wußte diese seit fast zwölf Stunden durch Telegramm vom Feuerturm Gützlaff aus, daß der Dampfer eingetroffen. Das war freilich selbst den an Bord befindlichen Engländern ein zu starkes Stück, und sie erklärten, sie wollten das Faktum in irgend einem der „Shanghai Newspapers“ veröffentlichen. Ich habe aber später vergeblich sämtliche „Shanghai Newspapers“ nach einer Notiz über den Vorfall eingesehen. Der Engländer ist eben zu gut national geschult, um solche für sein Vaterland nachteiligen Dinge an die große Glocke zu hängen.

* * *

Nagasaki ist für mich neu. Auf einer Reise nach Japan, die ich vor anderthalb Jahren gemacht habe, habe ich diesen wichtigen Platz, das japanische Hamburg, nicht berührt. Der Hafen selbst ist wundervoll geschützt, er ist ein nicht zu großes und nicht zu kleines Becken, das, rings von Hügeln eingeschlossen, gegen Wind und Wetter sicheren Schutz gewährt. Der Hafen ist Kriegshafen, und die ihn einschließenden Hügel sind stark und geschickt befestigt.

Nagasaki ist, wie gesagt, das japanische Hamburg, wenigstens präsentiert es sich so dem Beschauer, dem es nur für kurze Zeit vergönnt ist, sich dort aufzuhalten. Es ist gewissermaßen der Knotenpunkt der Schiffslinien, die Asien und Europa mit Japan und über den stillen Ocean mit Amerika verbinden. Zwar bestreitet Rußland den weitaus größten Waren- und Personentransport von „Rußland in Europa“ nach „Rußland in Ost-Asien“ vermittelst der Dampfer der russischen sogenannten Freiwilligen Flotte. Es sind das zwar Privatdampfer, sie sind jedoch sämtlich so gebaut, daß sie als Hilfskreuzer verwendet werden können und stehen auch sonst in einem engen Zusammenhang mit der Regierung. Das zeigt sich allein schon darin, daß die Gesellschaft gezwungen ist, eine gewisse Anzahl russischer Pensionäre aus der Kriegsmarine als Beamte anzustellen. Aber dieser Verkehr kommt für die Verbindung zwischen dem südlichen und dem nördlichen Ost-Asien eigentlich wenig in Betracht, da die Dampfer der Freiwilligen Flotte fast ohne Ausnahme auf dem Wege von Odessa nach Wladiwostok von ostasiatischen Häfen nur Singapore anlaufen, und dann sofort nach Port Arthur weiterfahren. Die Dampfer brauchen durchschnittlich für die ganze Tour zwei Monate, und werden daher außer von Russen so gut wie gar nicht benutzt.

Einen großen Teil der Verbindung innerhalb Ost-Asiens, und speziell mit dem Norden, besorgt die große japanische Postschiffahrtslinie, die „Nippon Yusen Kaischa“, nebenbei bemerkt die staatlich relativ am höchsten subventionierte Linie der Welt. Diese unterhält den Hauptverkehr zwischen Japan einerseits und Schanghai, Tschifu, Port Arthur, Niutschwang, den koreanischen Häfen und Wladiwostok andererseits. Für alle diese Linien ist Nagasaki der eigentliche Fernhafen. Auch darf bei der Aufzählung Manila nicht vergessen werden, das nicht weniger mit Nagasaki wie mit Hongkong korrespondiert.

Im Hafen liegen drei große französische Schlachtschiffe, ein amerikanisches und mehrere russische Kriegsschiffe.

Die Fremdenniederlassung in Nagasaki ist klein, und dem entspricht auch der überseeische Handel von Nagasaki. Das relativ größte Geschäft besteht wohl in Kohlen. Diese werden in der Nähe gefunden und durch die Bahn bis an das Hafenbecken gebracht. Infolgedessen kann der Preis ziemlich niedrig gestellt werden. Freilich ist die japanische Kohle mit Kardiffkohle qualitativ nicht zu vergleichen, sie soll etwa um 30 Prozent geringwertiger sein, als diese, das heißt 30 Prozent beträgt bei gleicher Arbeitsleistung ungefähr der Mehrverbrauch an japanischer Kohle. Trotz alledem stellt sie sich aber immer noch billiger, als die englische Kohle, und sie beherrscht daher den ostasiatischen Markt. Jedenfalls ist sie qualitativ bis heute noch die beste ostasiatische Kohle. Von verschiedenen Seiten wurde mir zwar die Hankankohle als besser gerühmt, jedoch kommt diese vorläufig für den ostasiatischen Markt noch nicht in Frage, da die Gruben bei Hankau, die sich in chinesischen Händen befinden, bisher noch nicht in der Lage waren, genügend zu produzieren. Dann existiert in Hongay (Tonking) ein großes französisches Kohlenbergwerk, der „Societé des carbonnages du Tonkin" gehörig. Die hier gewonnene Kohle bedarf jedoch erst einer besonderen Präparierung, ehe sie für den allgemeinen Schiffsbedarf brauchbar ist. Man preßt sie jetzt zu Briketts. Und auch dann noch soll sie besondere Roste und eine besondere Art der Behandlung beim Brennen erfordern. Die Gesellschaft hat bislang trotz bedeutender Unterstützung seitens der französischen Regierung mit Unterbilanz gearbeitet, und ist erst durch die tatkräftigen Bemühungen eines neuen Direktors, eines Schweizers, auf einen etwas grüneren Zweig gekommen. Über den Wert unserer Schantungkohle ist bis jetzt noch keine absolute Gewißheit erreicht. Man munkelt, die Kohle sei an Qualität nicht gerade die beste, ergänze diesen Nachteil jedoch durch ihre Menge.

Sobald unser Fuß japanische Erde berührt hat, tritt ein freundlicher Mann auf uns zu, die Beine in lange dunkelblaue trikotartig eng anliegende Beinkleider gesteckt, an die der Strumpf mit den herausgearbeiteten großen Zehen sofort anschließt, die Brust mit einer weiten blauen Jacke bedeckt. Er nimmt höflich die Mütze ab, die für seinen kleinen Schädel etwas hoch geraten und in der Facon unseren Soldatenmützen nachgearbeitet ist, macht seine Verbeugung und ladet uns höflich ein, uns in der von ihm gezogenen Rickscha niederzulassen. Da sieht man gleich, hier herrscht Ordnung und Kultur! In China hätten gleich zehn Kerle mit ihren Gefährten eine richtige Wagenburg um uns errichtet und hätten uns durch ein furchtbar grob klingendes, aber mit lachendem Gesicht möglichst unartikuliert ausgestoßenes „He!" zum Platznehmen eingeladen, bis wir dann unser Stöckchen hätten spielen lassen, das in solchen Fällen sehr häufig als kleiner Dolmetscher gute Dienste leistet. Aber hier geht alles ordentlich und höflich zu. Die Rickschas stehen in Reihen aufgefahren, wie bei uns zu Hause die Droschken, es kommen nicht mehr Rickschen angefahren, als gebraucht werden, der Kuli bewegt sich gemessen, nicht zu schnell und nicht zu langsam, und dann trottet er durch die Straßen von Nagasaki. Der erste Eindruck ist ein höchst zivilisierter, das heißt wenn man von China kommt. Ein klein wenig moderiert wird dieser Eindruck schon dann, wenn man durch die Japanerstraßen fährt, und es begegnet einem dann ein halbes Dutzend strammer junger Japanerinnen, von denen die eine ihr in Unordnung

geratenes Kleid mit großer Ungeniertheit ordnet. Diese Mischung einer oberflächlich angenommenen Kultur mit Malayo-Mongolentum, genannt Japanisch, begegnet uns auf Schritt und Tritt. Hervorragende Japankenner haben sich über diese Frage ziemlich ausführlich ausgesprochen und ersparen mir daher an dieser Stelle ein gleiches. Ein Durchreisender soll die Verhältnisse kritikloser hinnehmen, als einer der beabsichtigt, sich mit einem Lande besonders zu beschäftigen. Ein Buch über Japan zu schreiben, ist aber nicht meine Absicht. Daher hier nur einige Notizen!

Hat man keinen Führer, Bädeker oder dergleichen Bücher, dann überläßt man sich am besten seinem Rickschakuli. Der hat so seine bestimmte Straße, die er den Durchreisenden führt. Also „go on!" Zunächst fahren wir durch die Fremdenniederlassung. Zur einen Hälfte besteht sie aus Bureaus von Geschäftshäusern und Banken, zur anderen Hälfte aus Seemannskneipen, die oftmals schon durch ihr Aussehen die gröblichste Verletzung des guten Geschmacks bilden. Zunächst steht gewöhnlich vor der Tür eine Schöne, deren größte Schönheit meist ihre Wohlgenährtheit ist. Sie gehört zu der allgemeinen Kategorie des internationalen Gesindels, spricht so ungefähr von allen Sprachen etwas, und besitzt eine solche Menschenkenntnis, daß sie einen Deutschen nie anders als deutsch, einen Franzosen stets französisch, einen Engländer oder Amerikaner stets englisch anrufen wird. Wo ihre Wiege gestanden, ist meistens dunkel, gewöhnlich wohl in Galizien oder Rumänien, dem Deutsch nach wenigstens zu schließen, das sie spricht, und Erzvater Abraham hat sicherlich seinerzeit auch das Seinige dazu getan, um die Existenz dieses geschminkten Lebewesens im Schlafrock, das Dir zuruft: „Bitte meine Herrens, kommen Se rein!", zu ermöglichen. Einer meiner Mitreisenden vom Dampfer scheint dem Grundsatze zu huldigen: „wenn dich die bösen Buben locken, so folge ihnen nicht, sondern gehe ihnen voran". Jedenfalls ist er der erste, der diesem Locken folgt, wenn auch der Bube hier ein Mägdlein ist, unverfänglich freilich, mindestens schon fünfundvierzig Jahre alt! Mitgefangen, mitgehangen! Wir müssen also mit hinein in dieses edle Hotel. Ich weiß nicht, ob ich die Namen noch alle zusammenfinden werde, die draußen dranstehen: „Deutsches Gasthaus", „Oriental Hotel", „American Bar", „Hotel de France", „Taverna italiana", „Rossija Gostinnitza", ich glaube das sind sie alle. Wir lassen uns denn auch einen Whiskysoda kommen. Als wir eben den ersten Zug getrunken haben, erscheint die Schöne mit dem lieblichsten Gesicht von der Welt und meint, ob wir nicht Wein trinken wollten ... Zahlen — schleunigst! und schneller als wir hineingekommen sind, sind wir schon wieder draußen, nicht ohne noch eine unverschämte Summe für unseren Whiskysoda zurückgelassen zu haben.

Solche Kneipen bieten, möchte man sagen, die Reversseite des europäischen Nagasaki. Ein gutes und vornehmes Hotel ist übrigens zu empfehlen, das Nagasakihotel, wo ich ein für ostasiatische Verhältnisse ausnahmsweise gutes Essen fand.

Nun kommen die japanischen Genüsse an die Reihe. Unsere Herren Rickschakulis fahren uns durch die Stadt, immer zwischen den niedlichen japanischen Läden hindurch, wo man die allerliebsten Japanwaren kaufen kann, die so nett und so billig sind. Sie fahren uns natürlich zu einem Tempel. Diese Manie muß ihnen von den Amerikanern beigebracht worden sein. Die Amerikaner laufen zu jedem Tempel, den sie sehen, oder der in ihrem „Guide Book" steht. Und da stehen

alle drin! Hat man aber einige wenige Buddhatempel gesehen, dann weiß man ganz genau, wie die anderen aussehen. Allerdings liegt der von uns besuchte Tempel sehr schön hoch über der Stadt, und man hat einen lieblichen Blick auf den Hafen und die Dächer der Stadt, besonders aber auf die letzteren.

Wir steigen den Berg, den wir zum Tempel haben hinaufklettern müssen, wieder hinunter. Von dieser körperlichen Anstrengung ist einer der Unsrigen durstig geworden, und so folgen wir wieder den Lockungen lächelnder Sirenen, diesesmal japanischer. Gleich da, wo die lange Treppe zum Tempelberg hinaufführt, winkt oben ein japanisches Theehausschild und unten ein japanisches Theemädel. Wir treten ein durch die Türöffnung, die durch lange herabhängende japanische Perlenketten aus kleinen Bambusstückchen leicht verschlossen ist, hinein in das Gemach. Hier ist alles japanisch eingerichtet. Wir werden die Treppe hinaufgeleitet, hier oben steht ein europäischer Tisch und europäische Stühle. Auf diese setzen wir uns. Man spricht sehr wenig, man sieht sich gegenseitig an und harrt der Dinge, die da kommen sollen. Milieu der „Geischa"! Zunächst erscheinen mehrere Dienerinnen mit Fächern. Jede befächelt jeden, und da wir ihnen auf ihre japanischen Fragen keine Rede und Antwort stehen können, so befächeln wir als Antwort wieder die kleinen Japanerinen. Dann bestellen wir. Wir verlangen „Tansan", ein japanisches Mineralwasser. Das versteht man, es ist aber auch das einzige japanische Wort, das wir verstehen. Doch nein, noch eins: „Geischa"! Dieses Wort ist nun auch gefallen; da leuchten die Augen, man wird eine richtige Geischa zu sehen bekommen! Meine Begleiter kennen den Anblick eines solchen zauberhaften Wesens noch nicht und sind voller Spannung. Offenbar erwarten sie eine Schönheit, die ihnen in schmelzenden Tönen den Goldfischteich auf Japanisch vorsingen wird, oder „Ich bin die kleine Geischa von Japan", und von ihnen Unterricht im Küssen verlangt. Man will also eine Geischa hören. Sie wird geholt; jedes anständige Theehaus hat so seine Hausgeischa, die immer zur Verfügung steht. Sie erscheint denn auch, aber die Gesichter werden lang und länger. Diese Geischa ist schon seit einigen Jahren aus dem Schneider! Freilich muß sie früher einmal schön gewesen sein, wenigstens tröstet sich damit der eine meiner Begleiter, der den bösen Buben lieber vorangehen will. Dann fängt sie an zu spielen, auf einem mandolinenartigen Instrument. Das klingt schon etwas netter. Dann aber fängt sie an zu singen, und erreicht damit einen durchschlagenden Erfolg, freilich negativster Art. Ihr Forte ist Kreischen, ihr Piano Quietschen, nur ihr Falset ist Natur. Sie singt nämlich nur im Falset. Da wenden sich die Gäste mit Grausen, nur der eine nun einmal stark in Illusionen lebende Begleiter meint, sie hätte zwar nicht schön gesungen, sei aber an sich doch interessant, und drückt ihr als Zeichen seiner Anerkennung einen Yen in die Hand — das thut er später auch nicht wieder! Als er aber dann für die eine Flasche Tansan, die sonst überall für höchstens zwanzig Cent zu haben ist, noch einen zweiten Yen erlegen soll, da schimpft auch er. Schließlich meint er, etwas anders hätte er sich 'ne richtige Geischa denn doch vorgestellt.

Nun sind aber die Rickschakulis schon orientiert. Als sie unsere Vorliebe für solcherlei Institute sehen, deren Hauptcharakteristikum ist, daß man über alle Maßen geprellt wird, wissen sie deren noch eine ganze Zahl. Sie bekommen nämlich dort Prozente. Es dauert denn auch gar nicht lange, da halten sie wieder vor einem Institut, das Geischas beherbergen soll. Wir

winken ab. Nach einer kleinen Weile bleiben sie wieder stehen und drehen sich mit dem bedeutungsvollen Wort um: „Geischa"! Wieder winken wir ab, sie traben weiter, aber nach einer kleinen Weile halten sie wieder und flüstern unter Augenzwinkern: „Geischa"! Es scheint wahrhaftig, als ob es in ganz Nagasaki keine anderen Sehenswürdigkeiten mehr als Geischas geben sollte. Einer solchen Beharrlichkeit gegenüber wären schließlich auch andere weich geworden, und so erklärt denn der immer vorangehende Begleiter, die Geischa, die wir gesehen hätten, sei eine alte Schraube gewesen, vielleicht wären die jungen Geischas netter. Ich habe keine Neigung mehr, diesen für Neulinge ja immerhin interessanten Geischa-Abenteuern weiter nachzujagen, und verabschiede mich, da ich auch noch einige ernsthaftere Dinge zu besorgen habe. Am Abend treffe ich die lustige Gesellschaft wieder, sie ist von dem ersten Eindruck, den Japan auf sie gemacht hat, sehr enttäuscht. Es ist in der Tat in Japanschwärmerei viel törichtes Zeug geleistet worden, und es ist kein Wunder, wenn sich das rächt. Auch ich muß von mir gestehen, daß der erste Eindruck, den ich ein Jahr zuvor bei meinem erstmaligen Aufenthalte in Japan gewonnen habe, ebenfalls in jeder Hinsicht weit hinter dem zurückblieb, was ich mir von Japan und seinen Bewohnern vorgestellt hatte, und er ist bei späteren Besuchen nicht gerade abgeschwächt worden. Man erwartet ein Kulturvolk zu finden und findet ein typisch asiatisches Volk, das dem, was wir Kultur nennen, bisher wenig mehr abgesehen hat, als das Räuspern und Spucken. Das gilt schließlich von allen Lebensverhältnissen. Geradezu unangenehm aber tritt es für den Vollbluteuropäer hervor in dem, was der Engländer kurzweg bezeichnet mit „japanese life". Man muß es schon bis zu einem hohen Grade der Resignation gebracht haben, um daran auf die Dauer Gefallen zu finden.

* * *

Ich habe die Wahl, ob ich mit der „Bayern" noch weiter nach Yokohama fahren will, oder direkt mit einem Küstendampfer nach Wladiwostok. Mein Billet lautet bis Yokohama. Meine Erkundigungen ergeben jedoch, daß bereits folgenden Tages ein Dampfer nach Wladiwostok geht, und daß der nächste Dampfer, der Nippon Yusen Kaischa gehörig, erst in der zweiten Hälfte des Juli abfahren wird. Zwar würde ich, wenn ich diesen Dampfer wählte, einige koreanische Häfen kennen lernen, jedoch würde mir dann der für meine Zwecke wenig ersprießliche Aufenthalt in Japan über zwei Wochen kosten, die ich nicht daran wenden möchte, weil ich bis spätestens zu Anfang September wieder zu Hause sein will.

Somit löse ich mir auf der Lloydagentur, die hier zwar unter dem Namen der deutschen Japanfirma Ahrend & Co. geht, aber von dem Personal der Filiale des großen Wladiwostoker Hauses Kunst & Albers verwaltet wird, ein Billet nach Wladiwostok für den deutschen Dampfer „Daphne". Dieser gehört der „Ostasiatischen Handelsgesellschaft", ist aber bereits seit Jahren von der Firma Kunst & Albers gechartert. Das Billet kostet vierzig Yen. Der Yen ist die japanische Kursmünze, er steht im allgemeinen mit dem mexikanischen Dollar pari. Bekanntlich hat Japan Goldwährung, und der Yen ist daher eigentlich Scheidemünze. Jedoch stammt die Goldmünze erst aus neuerer Zeit, und da Japan früher Silberwährung hatte, so kommt es,

daß der Silberyen auch ungefähr den richtigen Goldwert repräsentiert. Mit seinen Geldsorten ist es Japan eigentümlich gegangen. Bei Einführung der Goldwährung hat man nämlich die Goldmünzen zu feinhaltig gemacht. In der Zeit nach Einführung der Goldmünze bekam man überall Gold, aber bald hielten die Banken systematisch die Goldmünzen zurück und verkauften sie wegen ihres hohen Feingehaltes mit gutem Profit nach Europa. So kommt es, daß man gegenwärtig in Japan wieder ebensowenig Goldmünzen zu fassen bekommt, wie vor Einführung der Goldwährung. Auf der anderen Seite ist es ganz interessant, wie Japan mit dem Papieryen in Korea manipuliert, und zwar geht hier in der Tat ein interessanter wirtschaftlicher Kampf vor sich zwischen Papieryen und Papierrubel. Bekanntlich ist Korea strittiges Gebiet zwischen Japan und Rußland. Unter geschickter Benutzung der innerpolitischen Spaltungen Koreas haben es beide Mächte mit wechselndem Glück verstanden, sich ihren Einfluß in dem Inselkaiserreich zu sichern.

Anfangs war der japanische Einfluß vorherrschend, bis zu dem Tage der bis heute noch nicht völlig aufgeklärten Ermordung der koreanischen Kaiserin, infolge deren der Kaiser in die russische Gesandtschaft floh. Aus jener Zeit datiert nun ein Abkommen zwischen Rußland und Japan, demnach beide Staaten ihren Einfluß gleichmäßig zur Geltung bringen wollen*). Natürlich ist dieses nur ein Waffenstillstand, und es steht wohl außer allem Zweifel, daß die koreanische Frage sich auf keine andere Weise, als mit Waffengewalt wird lösen lassen. Wenigstens unter den Russen ist diese Auffassung allgemein. Mittlerweile bereitet aber jeder das Feld so gut vor, wie nur irgend möglich. Dabei spielt das Geld eine ganz besondere Rolle, und zwar das Papiergeld. Man weiß, daß das Papiergeld, das ein Staat ausgiebt, nichts anderes ist, als ein Gutschein über eine bestimmte Summe, die unter gewissen Bedingungen vom Staatssäckel in Gold, und in Silberländern in Silber bar gezahlt werden muß. Die finanzielle Wertung eines Landes richtet sich natürlich nicht nach der Menge des ausgegebenen Papiergeldes, sondern nach der Summe Gold oder Silber, die den Wert des Papiers garantiert. Der Reichtum eines Landes besteht überhaupt immer nur in dem Fond an Währungsmetall. Ein ganz einfaches Beispiel aus Indien soll genügen, um klarzumachen, in welcher Weise man nun auch mit der Papierwährung einen Kampf ausfechten kann. Indien besteht bekanntermaßen aus einer ganzen Anzahl selbständiger Fürstentümer, deren Souveräne autonom, freilich unter der Kontrolle eines englischen Ministerresidenten, ihr Land verwalten. Die Gefahr, daß Indien, oder doch der eine oder der andere dieser zum Teil recht mächtigen Fürsten sich einmal gegen die englische Herrschaft auflehnen wird, ist keineswegs aus der Welt geschafft. Indien ist durchaus kein gesicherter Besitz, ein geschickt geleiteter Aufstand kann die ganze Herrschaft Englands stürzen, dessen Hauptschwäche darin besteht, daß der größte Teil seines Militärs in Indien sich aus indischen Volksstämmen rekrutiert. Die indischen Fürsten sind nun meistenteils sehr reich, und zwar an barem Golde. Englands Politik ging daher, und geht auch heutigen Tages noch darauf hinaus, die indischen Fürsten zu überreden, ihr Geld entweder auf englischen Banken anzulegen oder doch es in englische Kassenscheine umzuwechseln. Der Erfolg ist in beiden

*) Gegenwärtig scheint Japan wieder in der Vorhand zu sein.

Fällen derselbe. Im Falle eines Aufstandes hat England die Fürsten insofern an der Hand, als England dann im Besitze des eigentlich allein wertvollen Goldes ist, die Fürsten dagegen mit ihren Konvoluten englischer Kassenscheine nicht viel mehr in der Hand haben, als ein Bündel Papier. Jemehr ein Land also fremdes Papiergeld kauft, um so mehr wird es abhängig von dem Staate, dem es sein Papier abnimmt. Diese Abhängigkeit äußert sich im Privatverkehr dann schlimmstenfalls so, daß die Käufer ihr Geld verlieren, vergleiche Portugal und Griechenland. In Korea nun wird dieses Prinzip gerade so wie in Indien politisch ausgenutzt, Rußland sowohl wie Japan sehen zu, daß sie soviel wie möglich bares Geld aus dem Lande herausziehen und dafür ihre Kassenscheine unterbringen. Kommt es dann einmal zu einem Kriege zwischen Japan und Rußland, so wird die Frage, welche dieser beiden Mächte das meiste Papiergeld im Lande kursieren haben wird, auch für die Stellungnahme Koreas in diesem Kampfe von großer Wichtigkeit sein. Genau dasselbe Prinzip verfolgt Rußland durch die russisch-chinesische Bank auch in der Mandschurei, und seine Erfolge auf diesem Gebiete sind enorm. Als ich durch die Mandschurei reiste, nahmen die Chinesen trotz des damals noch sehr en vogue befindlichen Aufstandes bereits von Schanhaikwan ab das russische Papiergeld mit großer Vorliebe.

Was mich nun besonders am Yen interessiert, ist der Umstand, daß die meinigen zu Ende gehen. Ich muß mich also wieder einmal auf eine Bank begeben und wechseln. Diese Tätigkeit erfüllt mich immer mit Schaudern, weil ich im voraus weiß, daß ich mich ärgern werde, und das vermeidet man im Osten im allgemeinen. Der Ärger aber kommt von der schauerlichen Art, wie einem von den Banken beim Wechseln der Hals abgeschnitten wird. Das wird nämlich so gemacht.

Zunächst die bei uns gewohnte Methode des Wechselns! Ich komme meinetwegen aus Frankreich, habe überflüssige Franks und brauche für eine demnächst zu unternehmende Reise nach England englisches Geld. Dann nehme ich den Kurszettel zur Hand, sehe nach, wieviel Franks auf ein Pfund Sterling gehen, nehme meine Franks, trage sie zum Bankgeschäft und frage, ob das Geschäft meine Franks zum Tageskurse in Pfunde wechseln will, was es gern tun wird. Der Bankier rechnet vielleicht einviertel oder höchstens, allerhöchstens einhalb Prozent Wechselgebühren ab, und die Sache ist gemacht.

Jetzt die asiatische Methode. Ich habe mexikanische Dollars, die ich in Rubel gewechselt haben will. Der mexikanische Dollar ist in China die Umgangsmünze. Jeder vernünftige Mensch sollte nun denken, die Bank würde einen Kurs festsetzen zwischen mexikanischem Dollar und Rubel. Aber beileibe nicht, da verdiente ja die Bank nicht genug. So schiebt sie eine Mittelgeldsorte hinein und berechnet zunächst die Differenz zwischen dem mexikanischen Dollar und diesem Zwischengliede. (Im Kurse ist natürlich immer schon ein tüchtiger Verdienst für die Bank enthalten.) Dann erst berechnet sie den Kurs zwischen der bereits in den Mittelgliedkurs umgerechneten Summe und den auf diese Summe entfallenden Rubel. Darin ist der zweite hohe Wechselverdienst enthalten. In Schanghai heißt dieses Mittelglied „Tael", in Japan ist es der Yen. Die Bank begnügt sich also nicht mit der einfachen Wechselgebühr, sondern nimmt die doppelte, damit die Bankiers desto schneller reiche Leute werden.

Und mit was für Prozenten die Banken arbeiten, ersieht man aus folgendem. Ich komme auf eine Bank in Nagasaki und frage nach dem Kurse des mexikanischen Dollar zum Rubel. Man erklärt mir ganz einfach, die Differenz zwischen mexikanischem Dollar und Yen ist fünf Prozent, die Differenz zwischen Yen und Rubel ist auch fünf Prozent, also würden Sie für 100 Dollar 90 Rubel bekommen. Also mit zehn Prozent arbeitet diese Räubergesellschaft! In Schanghai konnte ich Rubel gegen Dollar mit wenigstens nur zwei Prozent Differenz bekommen. Auf der Russisch-chinesischen Bank wechselte ich gestern noch 100 Dollar und erhielt dafür immerhin 96 Rubel. Heute morgen komme ich wieder hin und bringe einen ganzen Sack voll Silberdollars mit. Es steckt kein sonderlich hoher Wert darin, aber 500 Dollar in Silber sind schon ein ganzer Sack voll. Ich habe mich am Tage vorher nicht damit schleppen wollen. Ich will meine Dollar samt und sonders in Rubel gewechselt haben. Man rechnet mir die Summe aus, sie ist viel niedriger, als wie ich sie mir berechnet hatte. Ja, erklärt man mir, der Silberdollar ist seit gestern um vier Prozent gefallen. Er steht heute auf 92 gegen 100 Rubel. Der Rubel hat einen großen „Jump“ gemacht. Darauf sage ich dem Bankbeamten, er möge seine Rubel gefälligst „jumpen“ lassen, soviel sie jumpen wollten, nehme meine 500 Dollar wieder unter den Arm, packe sie in meine Rickscha und wechsele sie mir in Wladiwostok bei Kunst & Albers, die etwas civilere Prozente nehmen. Das Gemeingefährliche, das die asiatischen Banken dem harmlosen Reisenden gegenüber haben, ist nämlich die unleugbare Thatsache, daß diese Institute außer ihrem eingeschobenen Mittelkurs auch noch zwei verschiedene Kurse haben, die zur Anwendung kommen, jenachdem ob die Banken kaufen oder verkaufen. Kommt man z. B. in die Bank und will für seine Dollars Pfunde haben, so muß man für die Pfunde eine Summe bezahlen, die erheblich höher ist, als diejenige, die man bekommen würde, wenn man die gleiche Summe Pfunde in Dollars gewechselt haben wollte, ganz abgesehen von dem Verlust durch die doppelte Umrechnung, der ja in beiden Fällen gleich wäre. Drum, Reisender, der du jemals deine Schritte in diese Gegenden setzen solltest, hüte dich vor den Banken! Sie haben den ganzen Geldverkehr in Ost-Asien verseucht.

Mit was für Währungssorten man es in Ost-Asien auf dem kleinen Gebiet zwischen Hongkong, Schanghai, Tschifu, Tientsin, Port Arthur und Nagasaki zu tun hat, will ich noch kurz anführen; es sind erstens Hongkongdollar, zweitens chinesische Dollar, drittens mexikanische Dollar, viertens Käsch, fünftens Haikuantael, sechstens Kaifangtael, siebentens Rubel achtens Yen. Daß die Banken bei dieser Menge von Währungen innerhalb eines vom Standpunkte des Reise- und Handelsverkehrs aus betrachtet nur sehr kleinen Kreises ihren Schnitt machen, kann man ihnen nicht übelnehmen, wie sie ihn aber machen, ist nicht anders als einfach . . . . schamlos!

Sollte einmal jemand, der die Tour zu reisen gedenkt, diese Blätter in die Hand bekommen, so erwerbe ich mir vielleicht seinen Dank, wenn ich ihm die einzige Methode preisgebe, die ich kenne, um dieser Ausbeutung wenigstens in Nagasaki aus dem Wege zu gehen. Dort existiert eine ganze Anzahl japanischer Wechsler. Ihre Kurse richten sich freilich nach den Banken, soweit ganze Dollar, Rubel, Yen u. s. w. in Frage kommen. Dagegen machen sie Halt bei den Scheidemünzen. Man muß sich daher am besten vom Kuli einen großen

Beutel mitnehmen lassen, in den man die eingewechselten Ein-, Drei-, Fünf- und Zehn-Kopekenstücke wirft, in die man seine Dollar umsetzt. Je kleiner nämlich die Münze, desto größer der Verdienst! Ich bekam z. B. für den Dollar in 20- und 15-Kopekenstücken schon 98 Kopeken, und in Kupfergeld sogar 104 Kopeken für den Dollar. Dieser letzte Kurs bedeutete gegenüber dem Kurse von 92 Rubel für 100 Dollars bereits einen Gewinn von zwölf Rubel auf 100 Dollar, den man für die kleine Mühe des Abzählens des Kupfergeldes schon eintauschen kann. In Wladiwostok wird jeder Ladeninhaber gern die kleine Münze einwechseln. Freilich ist dieses Experiment auch nur solange zugkräftig, als es nicht zu oft geübt wird. Denn wenn viele Leute hinter das Geheimnis kommen und in Nagasaki bei den kleinen japanischen Wechslern die Kasse nach russischem Kupfergeld absuchen, dann wird auch hier das Gesetz wirksam, daß die Ware teurer wird mit der steigenden Nachfrage. Daher soll der, der das Rezept hier liest, es keinem andern verraten!

3. Von Japan nach Sibirien.

2. Juli.

Ich habe die Nacht zum erstenmal auf der „Daphne" geschlafen, und zwar scheußlich. Die „Daphne" war vor 15 Jahren noch ein erstklassiger Passagierdampfer. Man sieht an ihr so recht, welche Fortschritte doch die Reisebequemlichkeiten in dieser Spanne Zeit gemacht haben, oder auch wie die Ansprüche der Passagiere gewachsen sind. Wenn man seine Ansprüche also auf den Standpunkt von vor 15 Jahren zurückschraubt, dann kann man's auf der „Daphne" schließlich aushalten. Der alte Kapitän Nissen, übrigens ein an der ganzen Chinaküste bekannter und erfahrener Seefahrer, liebt seine „Daphne" förmlich, und behauptet, sie sei ein Glücksschiff. Wenn man ihm etwas einwendet, z. B. das läge an ihm, weil er ein Glückspilz sei, widerspricht er mit epimetischem Kopfneigen und behauptet, nee..h, dat liegt am „Schip". Nun, wenn ich mich etwas weniger ungemütlich an Bord seines Glücksschiffes befinde, so liegt das weniger am „Schip", als vielmehr an ihm. Denn er ist wirklich ein liebenswürdiger Kapitän, ein richtiger Graubart, der voller Schnick-Schnack steckt. Diese Reise wird seine letzte sein, dann geht er als Pensionär in Ehren nach Europa zurück.

Punkt 12 Uhr mittags lichtet die „Daphne" ihre Anker. Die letzten Ballen sind im Schiffsleib verstaut, sie tragen die Aufschrift: „Ausfuhrgut, von Hamburg nach Wladiwostok". Der Beamte von Kunst & Albers, der sich eine russische weiße Reserveoffiziersmütze auf den Kopf gesetzt hat, winkt von seinem Agenturboot aus dem Dampfer einen letzten Gruß zu, das Manöver, den Dampfer in dem engen Fahrwasser zu drehen, nimmt noch einige Zeit in Anspruch, dann dampfen wir an den französischen, russischen und japanischen Kriegsschiffen vorbei und zum Hafen hinaus. Vorn weht die Hamburger Flagge, am Signalmast die Hausflagge von Kunst & Albers, am anderen Mast die russiche Flagge und am Heck die deutsche. Also deutsch-russisch ist jetzt das Panier.

Draußen ist schlechtes Wetter. Die Sonne verschwindet, eine tüchtige Brise macht sich auf, und es regnet. Der Kapitän fürchtet sich aber bloß vor dem Nebel und prophezeit dem eine große Zukunft und unermeßliche Reichtümer, der das Fernglas erfinden wird, mit dem man

durch den Nebel hindurchsehen kann. Die „Daphne" hat ihre Kajüteneinrichtung achtern, darüber befindet sich das Deck für die zwanzig Passagiere, die der Dampfer beherbergen kann, recht komfortabel, natürlich wenn man die Ansprüche von vor 15 Jahren zu Grunde legt. Der Kapitän hat das Deck sogar teilweise in einen Palmenhain umgewandelt, und der chinesische Stewart hat seinen Bananenvorrat, den er von Hongkong mitgebracht hat, an der höchsten Stange aufgehängt, die das Segeldach trägt. Wenn auch nicht gerade unter, so doch neben Palmen wandelnd und lockende Früchte des Südens über uns, so steuern wir in die sibirischen Gewässer hinein. Freilich scheint man auch nicht neben Palmen ungestraft wandeln zu sollen, denn die Freude am Wandeln dauert nicht lange. Der Wind wird zu heftig, der Regen tropft durch das leichte Sonnendach hindurch, und schließlich muß dieses des Windes wegen entfernt werden. Also marsch in die Kajüte! Draußen aber stürmt es, der Regen strömt, die „Daphne" schaukelt und tanzt, die See rast und will ihr Opfer haben . . . und sie bekommt's auch, manchmal direkt durch das Kajütenfenster.

* * *

Ich habe eine Kajüte für mich allein. Das ist ein großer Vorzug. Freilich kann ich mir nicht vorstellen, wie außer mir noch jemand in der Kajüte Platz haben sollte. Dafür ist sie aber auch die hinterste im Schiff. Direkt unter mir dreht sich die Schraube und rollt das Steuer. Auf der Seite, wo die Kajüte an die Bordwand anlehnt, ist sie abgeschrägt, die reine auf den Kopf gestellte Mansardenstube. Die Koje ist sehr eng. Es ist eine sogenannte Querkoje. Wenn das Schiff rollt, fahre ich abwechselnd mit dem Kopf gegen die Bordwand und mit den Füßen gegen die Innenwand. Außerdem aber hat die Kajüte noch eine sehr böse Eigenschaft. Da sie nämlich das äußerste Ende des Schiffes bildet, so hebt und senkt sie sich, wenn das Schiff stampft (und es stampft immerzu) jedesmal ungefähr anderthalb Meter in die Höhe, und sinkt dann wieder anderthalb Meter unter die Normallinie hinunter, bewegt sich also in Schwingungen von etwa drei Metern auf- und abwärts, etwa fünfzehn Schwingungen in der Minute. Eine Reise von etwas über drei Tagen und drei Stunden, macht 75 Stunden. In der Minute fünfundvierzig Meter, macht in einer Stunde 2700 Meter, in 75 Stunden 202 500 Meter, also 202,5 Kilometer zu der Entfernung zwischen Nagasaki und Wladiwostok hinzugerechnet, die ich gratis fahre! Eigentlich sind dann vierzig Yen für das Billet zu wenig!

* * *

Neigung zur Seekrankheit habe ich absolut nicht, das heißt, ich bin keineswegs geneigt, sie zu bekommen. Trotzdem bekomme ich sie. Ich habe noch nicht ausgerechnet, wieviele Tausend Kilometer die Summe meiner Seereisen ausmacht, es ist eine ganze Menge. Ich sollte nun allmählich seefest sein. Der Kapitän meint allerdings, es gäbe sogar alte Kapitäne, die ihr Leben lang auf See gewesen sind und bei schlechtem Wetter doch noch seekrank werden. Das tröstet mich. Übrigens war ich beim Abendessen der einzige, der bis zum letzten Gange aushielt. Das ver-

danke ich freilich mehr meiner Willenskraft, als dem guten Essen. Denn dieses scheint schon darauf berechnet zu sein, daß die meisten Passagiere seekrank werden. Nach dem Essen suche ich daher etwas Erholung auf Deck. Die Kajüte ist so dumpfig. Ich ziehe also meinen wasserdichten Regenmantel an und steige auf das Oberdeck hinauf, trotz Regen, Wind und Schaukeln. Der Wind erscheint mir jetzt sogar recht angenehm erfrischend. Ich stelle mich an die Reeling, mit dem Gesicht so, daß der Wind mir den Regen gerade in die Augen treibt. Ah, wie wohlthuend! Ich schaue über die Reeling, mir ist, als ob ein Haifisch zu mir heraufäugt, er sieht so lauernd aus, so erwartend. Aber nein, das ist doch wohl nur ein Seegespenst, vielleicht eine Seeschlange, die auch hier vorkommen sollen — Juli — es ist ja gerade die Zeit dafür. Ich schaue also weiter über die Reeling und komme vom Seegespenst auf Hirngespinste; die Ideenassoziation treibt mich weiter, eine Idee jagt die andere. Ich erinnere mich an ein Gespräch mit einem befreundeten Schiffsarzt, der behauptete, die Seekrankheit sei eine Zwangsvorstellung und komme aus dem Gehirn. Der Gedanke macht mich schaudern, nein, ich habe im Gegenteil das sogar recht unangenehme Gefühl, daß die Seekrankheit aus dem Magen kommt. Ich überlege mir, wie diese Theorie durch Beweise zu unterstützen ist ... Verdammter Haifisch, guck' nicht so dumm ... „Holloh, wat meekn Sé den da achtern", schallt es plötzlich hinter mir. Der Kapitän muß doch seine Augen überall haben! „Kaptain, ick häww' en bitten Haifisch 'füttert."

* * *

Auf der japanischen See, 3. Juli.

Wir nähern uns der koreanischen Küste. Der Kapitän zeigt mit der Hand nach links und erklärt: „Da ist sie, können Sie sie denn nicht sehen?" Nein, ich kann sie nicht sehen. Hier sind wir nicht weit von Masampho, das die Russen besetzt haben. Nach anderen Mitteilungen haben sie es nicht besetzt. Wo liegt die Wahrheit? Ein Staatsvertrag zwischen Rußland und Korea, demzufolge Korea diesen Platz als Flottenstation und Wachtposten zwischen Wladiwostok und Port Arthur an Rußland abtritt, ist nicht bekannt geworden. Es scheint darauf hinauszukommen, daß russische Privatleute zwar im Einverständnis mit der Regierung und wahrscheinlich auf deren Veranlassung dort Land erworben haben, um eine Kohlenstation anzulegen, aber eben nur als Privatleute. Die Japaner haben natürlich sofort ihre Gegenmaßregeln ergriffen, und zwar auf derselben Basis. Sie haben nämlich fast alles andere Land, das die Russen nicht gekauft haben, nun ihrerseits erworben. Kommt nun Rußland und will die Insel auch politisch nehmen, dann hat Japan ein augenscheinliches Recht dazu, ihm dieses zu verweigern. In Bezug auf Schlauheit ist der Japaner dem Moskowiter schon gewachsen. Masampho ist immerhin vielleicht einmal eine ganz hübsche Veranlassung zu einem russisch-japanischen Krieg um Korea. Wann dieser kommen wird, ist fraglich, aber ich habe den Eindruck bekommen, als ob er bald kommen würde, wenn eben nicht schnell noch ein Modus für eine schiedlich-friedliche Auseinandersetzung gefunden wird, der die Japaner auch trotz der englischen Allianz zuneigen.

* * *

Die Reisegesellschaft auf der „Daphne" ist recht bunt zusammengewürfelt. Ein kurländischer Graf mit seiner jungen Gemahlin, ein liebenswürdiges und angenehmes Paar, dann ein russischer Hauptmann mit seiner Frau, die ebenso flüssig deutsch, englisch und französisch spricht, wie russisch. Die Chronique scandaleuse des Schiffes sagt ihr nach, sie sei mit einem jungen Marineoffizier durchgebrannt und jetzt von ihrem Gatten in Japan wieder eingeheimst worden. So etwas kommt auch in Rußland in der besten Familie vor und regt nicht weiter auf. Die russischen Damen der Gesellschaft beherrschen übrigens gewöhnlich mehrere Sprachen. Dann ist da ein junger Deutsch-Russe aus Libau, der mit gewaltigem Stolze erzählt, er mache die Reise „round the world", und mit seinem Englisch kokettiert, im übrigen aber zu der Klasse der Sportsreisenden gehörte, die möglichst bloß mit einem Anzug, einem Hemde und einem Kopeken in der Tasche die Reise antreten und nach der Rückkehr die üblichen Redaktionsbesuche machen, bei denen dann der jüngste Lokalreporter die wichtige Aufgabe erhält, über den Mann fünf Zeilen fürs Lokale zu schreiben. Fünf Zeilen, beileibe nicht mehr! Auch eine durch potenzierte Eitelkeit hervorgerufene Sorte von Größenwahn. Ferner haben wir eine amerikanische Miß an Bord, die aus Port Arthur kommt und nach Wladiwostok will, sehr einfach gekleidet, wie das eine amerikanische Miß in solchen Fällen immer ist. Dann ein englischer Wanderprediger, der sein Englisch nicht spricht, sondern quäkt, und den man auf Deck meistens als getreuen Kavalier der amerikanischen Kameliendame sieht. Schließlich fährt in der Kajüte (es giebt notabene auf der „Daphne" nur eine Klasse) noch ein russisches Ehepaar, das stets Verse liest (offenbar jung verheirathet), dann die Dienerin eines der Ehepaare und ein altes russisches Mütterchen, das einen hervorragenden Blick für das beste Stück hat, das auf der Schüssel liegt und sich dieses oft von weither mit tötlicher Treffsicherheit herauspiekt. Im Zulangen sind die Russen überhaupt nicht blöde und huldigen, wenigstens wenn die Suppe oder der Bratenteller auf den Tisch gesetzt wird, dem ganz in der menschlichen Natur begründeten Prinzip „Bescheidenheit ist eine Zier, doch weiter kommt man ohne ihr". Ich habe sonst immer den Grundsatz gehabt, daß ich, wenn ich mit mehreren zusammen an einem Tisch aß, den anderen den Teller zuerst präsentiert habe. Bekanntermaßen verpflichtet Höflichkeit im allgemeinen wieder zur Höflichkeit, und so war zu hoffen, daß die andern aus Höflichkeit und angeborener Bescheidenheit immer das kleinere Stück nehmen und mir das große lassen würden. Bei den Russen ist es das erste Mal, daß diese Spekulation auf die edleren Triebe im Menschen, mit der ich sonst immer ganz gut gefahren bin, versagt hat.

* * *

Das Wetter ist heute wieder ganz schlimm. Gottlob bin ich glücklicher Besitzer eines langen Stuhles aus Rohrgeflecht, auf dem man sich recht bequem ausstrecken kann, eine Wohltat auf hoher See! Langliegen ist bekanntlich bei Seekrankheit das Beste. Die frische Luft auf Deck weht mir um die Nase, auch ein kleines Hilfsmittel gegen die Seekrankheit, und schließlich hat man heute über den Ladeluken ein ziemlich dichtes Segeltuch aufgespannt. Ich werde mich also in meinen „Longchair" legen! Was sehe ich, er ist besetzt, eine Dame liegt lang darin?

Eine Dame . . hm . . da muß man höflich sein. Ich lasse sie also liegen. Siehe da, sie steht auf. Ich schieße sofort auf meinen Stuhl los und lege meinen Mantel darauf. Dann eile ich in meine Kajüte und hole mir ein Buch. Ich komme zurück, man liegt schon wieder in meinem Stuhl, mein Mantel liegt daneben! Diesmal ist es ein Mann, ich glaube gar der Weltumsegler. Da giebt's keine Rücksicht. Raus! . . . mein ist der Stuhl und mir gehört er zu! Nach einer kleinen Weile kommt die Dame wieder, sie sieht den Stuhl besetzt und mich darin. Sie schmachtet mich an. Bedaure, bin bei dem Seegange ganz unempfänglich! Seit jener Stunde werfe ich jeden unbarmherzig aus meinem Stuhl heraus, der sich's in meiner Abwesenheit darin bequem gemacht hat, gleichgiltig, ob Männlein oder Weiblein. Das ist keineswegs etwa Grobheit, sondern einfach Notwehr.

* * *

4. Juli.

Ist das Wetter nun heute besser? Ich glaube nicht. Aber vielleicht gewöhnt man sich daran. Möglich! Ich habe jedenfalls das Gefühl, als ob ich mich heute, wenn der Dampfer in die Höhe geht, schon leicht mache, und wenn er hinuntergeht schwer. So bilde ich mir ein, ich sei derjenige, der die Schaukelei hervorbringt, zwar Einbildung, aber es hilft. Nicht daran denken hilft auch. Also Ablenkung! Gut, ich werde arbeiten und in den Pausen nachdenken, wie ich meine Mitreisenden am besten ärgern kann. Ich glaube am besten geht das, wenn ich ihnen während des Arbeitens die Hoffnung nehme, daß sie sich auf meinen Stuhl setzen können. Da ich nämlich Schreibmaschine schreibe, so wäre es für mich viel bequemer, wenn ich einen Feldstuhl nähme und mich darauf setzte. Fällt mir aber gar nicht ein! Ich ziehe meinen Langstuhl vor eine große Kiste, auf die ich meine Schreibmaschine stelle, und setze mich selbst in meinen Stuhl. So lasse ich meine Mitpassagiere mit neidischen Blicken um mich herumspazieren, was mich so ergötzt, daß ich nun schon den ganzen Tag arbeite.

* * *

5. Juli.

Was ist das? Heute schaukelt es ja gar nicht! Die See ist spiegelglatt und reflektiert jedes Wölkchen, das am Himmel steht, fast ohne es zu verzerren. Noch acht Stunden bis Wladiwostok! Ich muß also wohl 21,6 Kilometer von den 202,5 Kilometern Schaukelbewegung abziehen. Die seltensten Leute, die sich sonst in ihre Kajüte verkrochen hatten, sieht man heute an Deck. Das Sonnendach ist wieder über dem Achterdeck ausgespannt, und linker Hand sieht man schon mandschurisch-sibirische Hügel winken. Der Kapitän meint, an Land würde es heute sehr heiß werden. Sibirien und heiß, für den gebildeten Mitteleuropäer zwei ganz unvereinbare Begriffe!

Die acht Stunden vergehen schneller, als man gedacht hat. Punkt 3 Uhr nachmittags werfen wir im Hafen von Wladiwostok Anker. Das Polizeiboot erscheint. „Die Pässe!" . . . hallt es in die Kajüte. Die Pässe werden einfach abgegeben, der Kapitän packt sie auf einen Haufen, zusammengefaltet wie sie sind. „Wieviel Passagiere?" fragt der Polizeimeister. „So und soviel", antwortete der Kapitän. Der Polizeimeister zählt die Pässe, die Zahl stimmt, dann drückt er

mit einem kräftigen Schlag seinen Stempel auf die Rückseite der Pässe, ohne sie weiter anzusehen. Aus der Eleganz, die er mit dieser Stempeltätigkeit verbindet, kann man sich einen Schluß auf die ungewöhnlich große Übung erlauben, die er in dieser Tätigkeit haben muß. Unbesehen erhalten wir unsere Pässe zurück.

Die „Daphne" kommt von Hongkong. Dort ist Pest. Der Dampfer muß also in Quarantäne, wenn er nicht wenigstens zehn Tage von Hongkong unterwegs war. Glücklicherweise ist dieses der zehnte Tag, und er läuft ab am Nachmittag um 1 Uhr. Eigentlich müßten wir noch eine Stunde in Quarantäne liegen. Der Kapitän handelt aber dem gutmütigen Hafenoffizier die Stunde ab. Es ist ja die gute alte, in Wladiwostok wohlbekannte „Daphne" von Kunst & Albers, da geht das schon!



Wladiwostok: Landungsstelle vor dem Marinepalais (S. 111).

II. Kapitel.

Zwing=Ost.

1. Leben und Treiben am Goldenen Horn.

Ich habe in Wladiwostok einen verehrten und guten Bekannten, der sich in der Firma Kunst & Albers in einer „ersten Position" befindet, und an den ich nur mit dem Gefühl der herzlichsten Dankbarkeit zurückdenke, da er es gewesen ist, dessen hilfsbereite Fürsorge mir nicht allein über die Klippen eines erstmaligen Aufenthaltes in einem Lande, dessen Sprache ich nicht mächtig bin, hinweggeholfen hat, sondern dessen helfende Hand ich auch später noch bis nach Stretensk hin und darüber hinaus mit stets erneutem Danke empfunden habe. Wir haben uns im vergangenen Jahre während unserer gemeinschaftlichen Fahrt auf der „Hamburg" kennen gelernt, und ihm gilt daher mein erster Besuch in Wladiwostok. Ich treffe ihn in seinem Bureau

gerade, als er zum Thee gehen will. Die erste Neuigkeit freilich, die ich beim dampfenden Samowar erfahre, ist nicht besonders ermutigend. Sie lautete kurz und bündig: „Der Amur hat gegenwärtig seinen niedrigsten Wasserstand, und mit der Schilka sieht es noch trostloser aus. Bereiten Sie sich darauf vor, daß Sie eventuell wochenlang hier oder wo anders festsitzen werden und nicht weiterkommen, oder aber fahren Sie über Amerika nach Hause.“ Das letztere ist ganz ausgeschlossen, ich bin fest entschlossen, unter allen Umständen die Reise durch Sibirien zu machen, und somit bleibt mir nichts anderes übrig, als meine Sachen von Bord der „Daphne“ zu holen, nach einem Hotel zu fahren und ruhig abzuwarten, bis der Regen so freundlich sein wird, sich im Quellengebiet der Schilka niederzulassen. Sobald diese Nachricht eintrifft, kann ich dann dem Wasser entgegenreisen. Ich muß also versuchen, was ich sonst nicht gerne tue, die Zeit in Wladiwostok mit Anstand totzuschlagen.

* * *

Seit dem 1. Januar dieses Jahres hat Wladiwostok Einfuhrzoll. Zwar hat man auch bereits früher geistige Getränke, fremde Tabake u. s. w. mit einer ziemlich bedeutenden Steuer belegt, aber verallgemeinert nach den im europäischen Rußland herrschenden Prinzipien hat man den Zoll erst seit dem genannten Datum. Diese Neueinführung bedeutet einen erheblichen Nachteil für die Provinzen, die ihren Konsum an fremden Waren über Wladiwostok beziehen müssen. Vermutlich hat man diesen Zoll eingeführt, um den zu schaffenden Freihafen Dalny am Meerbusen von Talienwan an der Südspitze der Mandschurei und in der Nähe von Port Arthur, wohin der eigentliche Endpunkt der transsibirischen Bahn kommt, von vornherein zu begünstigen. Daß Wladiwostok durch diese Maßnahmen zu der einfachen Hauptstadt der „Primorskaja“ (der Provinz an der See) hinabgedrückt wird, indem ihm der Transitverkehr der sibirischen Bahn entzogen wird, leuchtet ein. Das stand freilich nicht von Anfang an im Programm und ist den großen Importhäusern in Wladiwostok auch gar nicht besonders angenehm. Aber danach frägt die russische Regierung nicht, deren Maßnahmen hier ausschließlich durch außenpolitische und militärische Gesichtspunkte bestimmt werden.

So lax wie die Paßrevision scheint aber auch die Zollrevision gehandhabt zu werden, wenigstens beim Gepäck der Reisenden. Ich habe meine Sachen auf einen Sampan gepackt, der von einem baumlangen, schmierigen Tschifuchinesen geführt wird, und lasse mich an das Ufer rudern. Ein Haus, das so aussieht wie ein Zollhaus, ist beim Landen nicht zu entdecken, vielleicht ist dort der große Schuppen aus Wellblech das Zollhaus. Der Schuppen macht freilich mehr den Eindruck eines Warenlagers. Mein Chinese setzt mich mit meinem Gepäck an einer dürftigen Landungsstelle ab, und ich harre nun der Dinge, die da kommen sollen. Ich warte auf die Zollbeamten. Zwar sehe ich mehrere Beamte, die zum Zoll hätten gehören können, sich dort herumtreiben, es kommen auch einige Männer in weißen Blusen und mit der Beamtenmütze an mich heran, sagen aber kein Wort, sondern sehen mich bloß an. Ich sehe sie wieder an. Und als wir uns eine Weile angesehen haben, drehen sie sich um und gehen weg. Nach einer Weile kommen andere Beamte, die wieder wie Zollbeamte aussehen. Auch

für diese muß ich nicht uninteressant sein, denn auch sie sehen sich eine Weile den Wartenden an. Diesmal aber drehte ich ihnen den Rücken zu. Da gehen auch sie fort. Schließlich wird mir die Sache langweilig und ich engagiere daher einen chinesischen Karren, der mein Gepäck aufladet und wegfährt. Ich setze mich in eine Droschke, ein wenig sauberes Gefährt, aber immer noch zum Aushalten. Mein „Jßwoschtschik" — das wichtige russische Wort, dessen ich mich von Port Arthur her noch erinnere — trägt einen langen schwarzsammetnen Faltenrock, eine rote Ärmelweste darüber und auf dem Kopfe einen Cylinderhut von der bekannten Form der Quäkerhüte. Er spricht fließend russisch, sonst nichts, und bringt mich auf Anordnung meines liebenswürdigen Bekannten nach einem Hotel, das den Namen führt „Sibirskoi Podwori", zu deutsch „Sibirische Herberge". Auch mein chinesischer



Marktscene am Hafen von Wladiwostok (S. 114).

Frachtfuhrmann wird nach derselben Adresse dirigiert, und dann geht es beidi den Berg hinauf. Mein Wägelchen hat nur zwei Pferde, es ist eine unvollständige Troika; um eine richtige Troika zu sein, muß es drei Pferde haben. Das mittelste Pferd geht unter einem hohen Holzbügel, und zwar im Trab, das linke Pferd dagegen galloppiert nebenher, das dritte fehlt. So geht es bergauf, bergab, über Löcher und Rinnen, immer in demselben wilden Tempo. Nach kurzer

Zeit strande ich in dem Hotel, der „Gostinnitza", und verlange von dem Hotelier, einem Juden, der mich im Jargon des Lodzer Ghettodeutsch empfängt, ein Zimmer, der Russe sagt eine „Nummer". Ich bekomme meine Nummer.

* * *

Meine Gostinnitza ist gerade das Gegenteil vom Nagasakihotel oder vom Astorhouse in Schanghai, oder vom Hotel de l'Europe in Singapore, oder vom Gallfacehotel auf Ceylon. Dort hat man doch sein Badezimmer, seine Wascheinrichtung, sein Bettzeug, sein Handtuch, sein Kopfkissen, sein Licht. Hier hat man nichts davon. Außer dem Waschbecken muß man sich alles das mitbringen, wenn man's haben und nicht teuer bezahlen will. Frisches Wasser zum Waschen wird zwar verabreicht, aber so wenig, daß man wohl mit Recht annehmen kann, daß frisches Wasser hier ein teurer Artikel ist. Ein Bad im Hotel giebt's nicht, aber in der Nähe ist eine Badeanstalt. Das Bad kostet dort einen Rubel und 80 Kopeken, fast vier Mark, ein neuer Beweis für meine Theorie von der Wasserteuerung in Wladiwostok. Ein Kopfkissen will ich haben. Ich bekomme es nach langem Warten, und finde auf der Rechnung dafür pro Tag zehn Kopeken. Bettwäsche will ich haben. Ich bekomme sie, das heißt einen Überzug über das Kopfkissen und ein einziges Bettlaken. Auf der Rechnung stehen 20 Kopeken pro Tag. Gottlob erinnere ich mich, daß ich einige Handtücher in der Tiefe meines Koffers liegen habe, sonst weitere zehn Kopeken. Für jedes Licht werden mir pro Tag 20 Kopeken angerechnet. Dabei kostet das Zimmer den Tag zwei Rubel. Diese ungewohnten Misèren gehen mit geringen Ausnahmen durch ganz Sibirien, und es giebt nur wenige Hotels, die direkt auf ausländischen Verkehr rechnen und danach eingerichtet sind. Der Russe aber reist stets mit seinem eigenen Bettzeug, seinen Handtüchern, seiner Seife, seinen Kopfkissen und seinen Decken. Denn mehr als eine Bettstelle und eine rohe Matratze findet er in seiner „Nummer" nicht — 'ne schöne Nummer das!

* * *

Wladiwostok hat auch ein größeres Hotel, dessen Preise aber dementsprechend sind. Ich habe nun aber keine Lust, für den Tag pro Zimmer 10—15 Rubel zu bezahlen, natürlich exklusive Essen, und ziehe auch noch aus einem anderen Grunde nicht in das „Pazifikhotel". Dort spielt nämlich von 9 bis 12 eine Operettentruppe und von 12 bis 2 Uhr nachts ein Tingeltangel. Von 2 Uhr bis zum Morgengrauen ertönen die chambres separées vom Bacchanal, und es ist daher die Wahrscheinlichkeit vorhanden, daß man keine Nacht ein Auge zutut. An dem ersten Abend, den ich in Wladiwostok zubringe, führt mich mein Bekannter in das Theater im Pazifikhotel. Gegeben wird „Mamselle Nitouche", die bekannte französische Operette. Zum Teil wird sehr nett gespielt, auch gesungen, natürlich entgeht mir ein großer Teil des Genusses deshalb, weil ich den russischen Text nicht verstehe. Das Theater selbst ist klein, aber intim gebaut, freilich ganz schmucklos. Links die Loge des Gouverneurs, rechts die des Admirals; sie bleiben selten leer. Interessante Frauenköpfe und Toiletten sieht man sehr viel, noch mehr aber Uniformen. In Rußland trägt jeder Beamte eine seinem Range entsprechende Uniform. Wie es Militärränge giebt, so giebt es auch Civilränge, die mit den militärischen gleich rangieren. Der



Wladiwostok: Blick über die Stadt (S. 118).

Gymnasialdirektor hat zum Beispiel Generalmajorsrang, der Doktor Sekondeleutnantsrang u. s. w. Irgend so ein bischen Rang scheint schließlich jeder zu haben. In den Pausen versammelt sich die rauchende und trinkende Männlichkeit in dem großen, als Foyer dienenden Speisesaal des Hotels, andere lassen sich in den Gängen von den Damen karessieren, wieder andere stehen stumpfsinnig mit einem Cigarettenstummel irgendwo an der Wand und gucken sentimental Löcher in die Luft. Während des Spiels selbst aber ist man interessiert und, wenn irgend etwas Nettes auf der Bühne vor sich geht, in einem Grade enthusiasmiert, daß es den Darstellern wirklich eine Freude sein muß. Dann kommt das ganze feurige slavische Wesen des Russen zum Ausbruch, man ruft „Bravo", man stampft auf die Erde, man klatscht in die Hände und ruft „bis!" (wenn wir sagen „da capo"), und wenn die Stelle noch einmal wiederholt ist, dann geht derselbe Jubel wieder von vorne los. In Port Arthur habe ich einer Abschiedsvorstellung beigewohnt, in der der scheidende Theaterdirektor mit silbernen und goldenen Dedikationen geradezu überschüttet wurde, und glaubwürdige Zeugen haben mir versichert, daß er sich diese nicht selbst über die Rampe geschenkt hat, sondern daß es wirklich Gaben von Theaterenthusiasten gewesen sind. Die Eintrittspreise sind übrigens nicht unbedeutend. Unser Parkettplatz kostet 1½ Rubel, etwa zehn Mark.

*　　*　　*

6. Juli.

Der kurländische Graf, mit dem ich auf der „Daphne" zusammenfuhr, hat mich eingeladen, an einer Walfischjagd teilzunehmen, die in den nächsten Tagen vor sich gehen soll. Graf Heinrich Keyserling ist Direktor einer großen sibirischen Fischereigesellschaft, die speziell dem Walfang obliegt. Er erwartet drei seiner Schiffe von Nagasaki. Sobald diese eingetroffen sind, soll die Jagd beginnen. Das wäre eine sehr schöne Abwechselung für die Wartezeit! Ich nehme also mit herzlichem Dank an und nur mit dem Vorbehalt, daß ich eventuell nicht teilnehmen würde, wenn vor dem Eintreffen der Schiffe die Nachricht käme, daß die Gewässer der Schilka zu steigen beginnen. Ich verwende den Tag dazu, teils um mir die Stadt etwas näher anzusehen, teils um zu arbeiten. Draußen ist es fürchterlich staubig. Ich bleibe daher fast den ganzen Nachmittag auf meiner „Nummer" und erledige noch einige im Rückstande befindliche Arbeiten. Abends trinke ich im Pazifikhotel zwei Flaschen Bier, eine Flasche russisches und eine „Löwenbräu". Preis zusammen zwei Rubel! Man nimmt hier das Geld auch lieber von den Lebendigen, weil man von den Toten nichts mehr bekommen kann.

*　　*　　*

7. Juli.

Wladiwostok ist etwas über 40 Jahre alt und wird heute auf 40000 Einwohner geschätzt. Die Stadt liegt auf einer Landzunge, die sich in die sogenannte Bay Peters des Großen, auch Viktoriabay genannt, hineinschiebt und sich in der Mitte gabelt. Das durch die Gabelung gebildete Becken ist der eigentliche Hafen von Wladiwostok. Der Hauptteil der Stadt liegt auf der westlichen Gabelung der Landzunge und wird von Westen durch die Amurbay, von Osten durch das Hafenbecken begrenzt. Als Verlängerung dieses Teils der Landzunge ist eine Inselkette anzusehen, welche sich noch weiter in die See hineinschiebt, stark befestigt ist und die

Außenforts von Wladiwostok trägt. Die Amurbay ist mit dem Hafenbecken durch einen für die größten Schiffe befahrbaren Kanal verbunden, der eine der Inseln durchschneidet, wohl weil das Fahrwasser über dem unterseeischen Landrücken, der die Landzunge mit den vorgelagerten Inseln verbindet, nicht tief genug ist. Er existiert ausschließlich für die Zwecke der Kriegsmarine; bekanntlich ist Wladiwostok auch heute noch trotz Port Arthur offiziell Hauptflottenstation Rußlands im fernen Osten.


Wladiwostok: Post- und Telegraphengebäude (S. 119).

Der Hafen von Wladiwostok ist durch starke Forts befestigt, die die Höhen ringsum einnehmen und eine Annäherung sowohl von der Landseite, wie von der Seeseite außerordentlich erschweren. Im Süden der Stadt, und zwar mitten in ihr liegt das Hauptfort, das am schwersten armiert ist, und dessen Geschütze über die umgebenden Berge hinwegtragen. Die letzten Schießübungen nach einem unsichtbaren, hinter einem der Berge auf der See befindlichen und nur telephonisch bestimmten Ziele sollen 80 Prozent Treffer ergeben haben.

Die Stadt Wladiwostok selbst besteht größtenteils aus Holzbauten, denen noch der Typus des russischen Blockhauses anhaftet. Doch giebt es bereits eine ganze Menge stattlicher Steinhäuser, die das Bild der Stadt sehr beleben. Besonders fallen in die Augen die Post, das Admiralitätsgebäude, das Gouverneurshaus mit einem freundlichen Park davor, der nach dem Hafen schaut, dann der große Häuserkomplex der Firma Kunst & Albers und auch sonst noch verschiedene Baulichkeiten, die nicht alle einzeln anzuführen sind. Recht charakteristisch belebt wird das Hafenbild durch die schöne Kathedrale und durch den hohen Triumphbogen, der am Hafen steht und noch aus der Zeit stammt, da der jetzige Zar, der damalige Cesarewitsch, seine Reise durch Sibirien machte und den Grundstein zur transsibirischen Eisenbahn legte.

Die große Hauptstraße führt von der Amurbay an in anfangs gerader Linie, dann aber, den Ausbuchtungen des Hafens folgend, an diesem entlang, und läßt zwischen sich und dem Wasser nur Raum für höchstens eine Häuserreihe. An diesem Wege liegen die Hauptbaulichkeiten Wladiwostoks. Die übrigen Straßen münden mehr oder weniger alle in diese Hauptverkehrsader, sodaß man sich also verhältnismäßig leicht orientieren kann.

Der freundliche Eindruck, den die Stadt zunächst von der Seeseite macht, verschwindet freilich zu einem großen Teil, wenn man ans Land kommt. Nur die Hauptstraße ist gepflastert, und zwar auch nur auf einer sehr kurzen Strecke. Böse Zungen behaupten, sie sei vor der Pflasterung besser gewesen, als hinterher. Mich kümmert's nicht. Ich weiß nur, daß die gepflasterten genau so wie die ungepflasterten Straßen entweder von Lehmschmutz starren oder

vor Staub unpassierbar sind, je nachdem der Himmel Wasser oder Sonnenschein spendet. Steinerne Trottoirs giebt's nicht, sondern nur Holztrottoirs. Diese wären ja schließlich ganz passabel. Aber man muß wie Aslaksen mit den Lokalverhältnissen vertraut sein, sonst kann es nämlich ganz gut passieren, daß man vertrauensvoll auf dem Trottoir spazieren geht und plötzlich durch ein ausgefaultes Loch durch das Holz hindurchbricht oder, was noch gefährlicher sein soll, kopfüber in einen Graben stürzt. Die Trottoirs sind nämlich häufig dazu benutzt worden, um die notdürftigen Abzugsgräben zuzudecken, und dabei ist es dem löblichen Straßenbaumeister bisweilen gar nicht darauf angekommen, plötzlich, wenn er in seinem Unverstande die Fortsetzung des Trottoirs nicht mehr für notwendig hielt, es einfach aufhören zu lassen, ohne den darunter starrenden Graben zu verdecken. Besonders in der Dunkelheit muß man vorsichtig sein.



Wladiwostok: Orthodoxe Kathedrale (S. 118).

Auch wenn man in seiner Kutsche sitzt und nicht aufpaßt, kann man sich arge Verstauchungen zuziehen. Die Straßen, für die augenscheinlich gar nichts getan wird haben meistens tiefe Löcher, und da nun der Jstwoschtschik stets wie ein Rasender über diesen gemeinen Untergrund dahinrast, so wird man in der Kutsche umhergeworfen, wie auf einer Kanone, die im Galopp über Gräben und Sturzäcker fährt. Vorne runter, hinten hoch, links in ein Loch, rechts in ein Loch, so geht's durch die Straßen von Wladiwostok! Ich habe immer die Geschicklichkeit des Jstwoschtschik bewundert, mit der dieser auf seinem hohen Bock, der nirgends eine Lehne hat, herumbalanziert, während ich mich doch wenigstens mit dem Rücken gegen die Lehne und mit den Beinen gegen die Wagenwand stemmen kann. Der Stadtverwaltung von Wladiwostok aber kann ich zu meinem tiefen Bedauern keine andere Zensur erteilen als fünf, eine glatte fünf, ohne Gnade!

* * *

Für russischen Beamtenschematismus charakteristisch ist folgende kleine Geschichte. Gegenüber dem Pazifikhotel befindet sich ein gartenartiges Grundstück, das mit einem Plankenverschlag eingehegt ist. Es liegt brach. Man hatte die Absicht, daraus einen Konzertgarten mit Musikpavillon herzurichten, eine Art Stadtpark, der in dem baumlosen Ort sehr am Platze

wäre. Die Stadtverwaltung erteilt dem Unternehmer die Erlaubnis, man hat aber den Regierungsingenieur, der die Aufsicht über die Bauangelegenheiten in Wladiwostok und Umgebung hat, nicht zuerst gefragt. Als die Angelegenheit an ihn kommt, verweigert er die Erlaubnis, weil in dem für Steinhäuser bestimmten Viertel keine Holzhäuser stehen dürften. Armer Musikpavillon!

* * *

8. Juli.

Es wird langweilig in Wladiwostok. Ich bin nun schon ungefähr zehnmal die Hauptstraße auf und ab gewandelt oder gefahren, war zweimal im Theater, einmal anschließend im Tingeltangel, man weiß absolut nicht, wie man die Zeit hinbringen soll. Nichts ist schrecklicher, als ins Ungewisse hinein warten zu müssen. Weder steigt die Schilka, noch kommen die Schiffe des Grafen Keyserling. Den größten Teil meiner Zeit bringe ich damit zu, meine Korrespondenzen mit meinen ostasiatischen Freunden abzuschließen.

Zu meinem großen Leidwesen hat mein Wladiwostoker Bekannter das Unglück gehabt, auf einer Reitpartie von einem neben ihm galoppierenden Pferde geschlagen und arg verletzt zu werden. Ich besuche ihn daher häufig, um ihm und mir die Zeit zu vertreiben, und er besitzt die Langmut, mich trotz seiner Schmerzen mit wertvollen Informationen über die mir bevorstehende Reise zu versehen. So vergeht die Zeit, und mir sind diese Plauderstunden mit das angenehmste von meinem Aufenthalt in Wladiwostok.

* * *



Wladiwostok: Triumphbogen (erbaut zu Ehren des Besuchs der Stadt durch den Cesarewitsch, den jetzigen Zaren, gelegentlich des ersten Spatenstiches an der Transsibirischen Eisenbahn). (S. 119.)

Es giebt hier auch ein Museum für Völkerkunde, klein, aber sein Inhalt ist interessant und wertvoll, allein schon deshalb, weil es eine große Anzahl von Originalen enthält, die von den immer mehr ins Innere sich zurückziehenden und dem Aussterben preisgegebenen eingeborenen sibirischen Völkern stammen. Material ist in Hülle und Fülle vorhanden. Aber mir scheint, daß es nicht die richtige Pflege findet. Das Museum sieht innen aus, wie ein ungeordneter und verstaubter Glaskasten. Die einzigen Gegenstände, die ich nicht mit Staub

bedeckt gefunden habe, waren eine Karre und ein Spaten, denen man offenbar große Ehrfurcht angedeihen läßt; denn es ist der Spaten, mit dem vor nunmehr zehn Jahren der Cesarewitsch den ersten Spatenstich zur sibirischen Bahn getan hat, und die Karre, mit der er die erste Erde weggekarrt hat.

Es ist nicht meine Absicht, an dieser Stelle eine Schilderung dieses Museums zu geben, die nur den Fachmann interessieren würde. In Chabaroffs soll noch ein größeres Museum sich befinden. Falls jemand die Absicht hätte, sich einem besonderen Studium der sibirischen Völkerstämme zu widmen, wird er nicht verfehlen dürfen, auf das reichhaltige hier aufgestapelte Material zurückzugreifen.

Der Portier im Museum nimmt kein Trinkgeld, eine Ausnahme in Rußland, die es wert ist, verzeichnet zu werden. Sonst nehmen sie mehr oder weniger alle, wer es auch sei, wenn man's nicht zu plump anfängt, oft sogar bis hinauf zu den höchsten Beamten.

* * *

9. Juli.

Wer als Deutscher nach Wladiwostok kommt, kann unmöglich das große Handelshaus von Kunst & Albers umgehen. Es ist das ein Institut, dessen Bedeutung weit über diejenige selbst des größten chinesischen Importhauses hinausgeht. Die Firma wurde bald nach der Entstehung von Wladiwostok durch zwei Hamburger Kaufleute begründet, deren Namen sie führt, und die Firma ist heute ein Welthaus ersten Ranges, dessen Filialen fast in jedem bedeutenderen Orte Sibiriens zu finden sind. Die Zentrale liegt in Wladiwostok, wo die Firma über eine Anzahl prachtvoller Steinhäuser und großer Warenlager verfügt. Sie vereinigt eigentlich alle Geschäftszweige in sich. Die geringste Bedeutung erlangt freilich der Export, denn zu exportieren giebt es so gut wie nichts aus Wladiwostok. Aber Schiffahrt, Import im größten Maßstabe, Wiederverkauf en gros und en detail in palaisartigen Magazinen durch eine Schar deutscher und russischer Beamter, denen man allen samt und sonders das Bewußtsein anmerkt, einem großen und vornehmen Handelshause anzugehören, das findet man alles; kurzum, man hat den Eindruck, den man vielleicht beim Lesen von Freitags „Soll und Haben“ von dem großen und vornehmen Handelshause bekommt, das dort beschrieben wird. Allein in Wladiwostok hat die Firma über 150 Angestellte, das heißt Europäer, die auch alle vom Hause Wohnung und freie Station sowie Beleuchtung neben ihrem für ostasiatische Verhältnisse ziemlich hohen Salair erhalten. Das beste Zeichen für den Geist, der in der Firma herrscht, konnte ich aber darin finden, daß ich von keinem einzigen der Angestellten jemals ein abfälliges Urteil über ihre Behandlung in der Firma und über die Leitung derselben gehört habe, was doch sonst so leicht der Fall ist. Der gegenwärtige Hauptchef der Firma, Herr Dattan, erfreut sich bei Europäern wie Russen des gleichen Ansehens. Übrigens ist er russischer Kommerzienrat.

Kommt man als Deutscher unbekannt nach Wladiwostok, so genügt im allgemeinen die Legitimation durch die Sprache, um bei Kunst & Albers stets in der liebenswürdigsten Weise Auskunft und Unterstützung zu finden. Kommt man aber mit Empfehlungen, oder hat man persönliche Beziehungen zu dem Hause, so reist man in Sibirien wie in Helios Kutsche. Es

ist keineswegs eine Phrase, wenn ich es hier offen gestehe, daß ich nirgends im Osten oder überhaupt im Auslande eine so liebenswürdig und in so reichlichem Maße gewährte und so wirksame Unterstützung gefunden habe, wie auf meiner Reise durch Sibirien bei der Firma Kunst & Albers und deren Filialen auf dem Wege nach Irkutsk.

Außer der Firma Kunst & Albers befinden sich in Wladiwostok noch mehrere andere deutsche Häuser, die aber bei weitem nicht die Universalbedeutung jener haben und sich auch wohl noch mehr auf Spezialartikel legen. So nenne ich die große Eisenfirma Arthur Koppel,



Wladiwostok: Die Hauptstraße, die „Swetlanskaja" (S. 119).

die ein recht bedeutendes Geschäft macht, und die Importfirma Langelütge, gleichfalls ein Geschäft, das seinem Vaterlande Ehre macht. Überhaupt kann man beobachten, daß die deutschen Geschäftsleute bei den Russen sehr in Gunst stehen und jedenfalls ihre russischen Konkurrenten, wenn auch nicht an Menge, so doch an Verständnis, Auftreten und schließlich auch wegen ihrer sorgfältigen Buchführung an Reingewinn bei weitem schlagen. In den russischen Geschäften kommen oft die tollsten Dinge vor, die man einfach nicht für möglich halten sollte, keine Buchführung, Betrug seitens der Beamten, Unterschlagung und manches andere mehr. Auch die russischen Angestellten in den deutschen Firmen werden bei weitem nicht so geschätzt und bezahlt, wie die deutschen,

gerade weil die Gehälter mit den Leistungen wachsen und die Russen den Deutschen darin nicht gleichkommen. Ein ganz interessantes Beispiel bietet da die große Wladiwostoker Streichholzfabrik von Suworroff & Co. Streichhölzer sind ein gesuchter Artikel in Sibirien, und die russische Streichholzfabrikation ist durch einen hohen Einfuhrzoll gegen die japanische Konkurrenz absolut geschützt. Dabei sind die russischen Streichhölzer nicht billig. Trotzdem hat diese große Fabrik liquidieren müssen, wie man hört wegen liederlicher Buchführung und zu großer Unterschleife seitens einzelner Beamten.

Was die gesellschaftlichen Verhältnisse der zahlreichen in Wladiwostok lebenden Deutschen anlangt, so verkehren diese fast ausschließlich unter sich. Deutsches und russisches Wohlbehagen sind doch auch recht divergierende Begriffe. Speziell die Beamten von Kunst & Albers haben ihre eigenes Kasino, ihren deutschen Gesangverein, und außerdem noch einzelne Privatzirkel. Sie haben es im allgemeinen recht gut, allein schon die freie Station ist nicht hoch genug anzuschlagen. Das Leben in Wladiwostok ist ganz außerordentlich teuer, alle Lebensbedürfnisse bezahlt man mindestens 50 Prozent höher als selbst in China und in Japan, wo man schließlich auch nicht billig lebt. Der Kaufwert der Rubel ist hier draußen noch um ein Bedeutendes niedriger, als der der Mark bei uns. Schlimm ist es daher mit dem bestellt, der Mark hat und Rubel braucht. Andererseits ist jeder gesparte Rubel zwei Mark fünfzehn wert, und er spart sich schließlich auch nicht schwerer als eine Mark. Allein schon aus diesem Grunde ist Wladiwostok im Gegensatz zu China oder Japan für den „jungen Mann“ immer noch ein Eldorado. Wenn er auf den Kultus der Aphrodite und des Gambrinus verzichtet, dann kann er den größten Teil seines Salärs sparen, und es giebt manchen, der mit nichts herkam und mit einer ganz erklecklichen Summe nach Hause ging. Leistet er aber etwas Tüchtiges, so sind seine Chancen auch im Osten noch groß, größer jedenfalls, als zu Hause bei 150 Mark im Monat und nichts weiter. Wenn man mich daher fragen würde, ob es für einen jungen Mann ratsam ist, nach Wladiwostok zu gehen, so würde ich, wenn der junge Mann die kurz geschilderten Anforderungen erfüllt, getrost mit einem kräftigen „Ja“ antworten.

* * *

Die zwecklose Warterei wird immer schrecklicher. Was anfangen? Nur um die Zeit etwas abzukürzen und nicht auf das Kneipenlaufen angewiesen zu sein, gehe ich heute Abend in ein Konzert russischer Volkssänger, das im „Marineklub“, der sogenannten „Morski Sobranje“ stattfindet. Ich liebe die russischen Sänger im Variété, womöglich auch noch mit Tanz und Balalaika, der dreieckigen russischen Zither, aber ein ganzes Konzert anzuhören, das wird auf die Dauer langweilig. Immer wieder dieselben Themen, die halb sentimentalen, halb wilden Gesänge; einmal, zweimal, reizend! Aber einen ganzen Abend lang, so langweilig wie Wladiwostok selbst! Dennoch scheint dieses Konzert die Hauptattraktion des Abends zu bilden. Der Admiral mit den zwei Doppeladlern auf den Achselstücken ist nebst Familie anwesend, ebenso der Gouverneur nebst Familie, dann eine ganze Anzahl von Militärs und Beamten im Obersten- und Generalsrang, kurzum wieder einmal der ganze Saal voll Uniformen und Damentoiletten, wieder dieselbe Begeisterung nach den Gesängen, wieder derselbe Applaus und das „bis“-Rufen,

wie im Theater. Man muß Russe sein, um dabei mitmachen zu können. Übrigens, das muß ich der Sängertruppe lassen, es ist die beste, die ich bisher gehört habe. Als Dirigentin fungiert eine Dame mittlerer Jahre im altrussischen Kostüm, die Sänger — sie ist die einzige Dame, Sopran und Alt sind Kinderstimmen — erscheinen im Kostüm der Bojaren. Der Gesang ist mit unendlicher Mühe und Arbeit abgestimmt in Pianissimo und Fortissimo und die ganze Skala dazwischen, aber doch eigentlich, ohne der Melodiosität der Gesänge meiner Empfindung nach gerecht zu werden. Zwar sind besonders die Pianos und Pianissimos von wunderbarer Zartheit, aber oft wird ein Pianissimo auf ein Fortissimo, oder umgekehrt so drastisch aufgesetzt daß ich mich der Empfindung leerer Effekthascherei nicht verschließen kann. In den Pausen spielt die Kapelle eines Kriegsschiffes.


Wladiwostok: Museum für Völkerkunde (S. 121).

In diesen Pausen geht das Publikum meistenteils ins Foyer. Ich bleibe drinnen. Als die Kapelle mir aber einen ungarischen Tanz von Brahms versetzt, in einem Tempo, wie wenn sie den Radetzkimarsch spielte, da — ziehe auch ich es vor, den Dampf meiner Papyros in dieselbe Luft zu blasen, wie der Herr Gouverneur und der Herr Admiral.

* * *

10. Juli.

Wer die Geduld nicht kennt, weiß was ich leide! Da sitze ich nun schon fast eine Woche in Wladiwostok und bange und bange zwischen zwei Hoffnungen, die mich gleichmäßig anziehen. Einerseits hoffe ich sehnsüchtig auf die Nachricht, daß das Wasser des Amur zu steigen anfängt, andererseits erwarte ich nicht minder sehnsüchtig die Nachricht, daß der „Alexander“ und die Walfischfänger des Grafen Keyserling von Nagasaki eintreffen, um mir die Gelegenheit zu geben, auch einmal an einer sibirischen Walfischjagd teilzunehmen. Ich teile meine Zeit zwischen dem Bureau von Kunst & Albers, wo die Wassernachricht, und dem des Grafen Keyserling, wo die Schiffsnachricht zu haben ist, ich pendle gewissermaßen in Schwingungen von je sechs Stunden Länge zwischen diesen beiden Polen hin und her. Trifft die Nachricht, daß das Wasser im Amur steigt, zuerst ein, so lasse ich die Walfischjagd schwimmen, trifft der „Alexander“ oder einer der Wäler aber früher ein, so lasse ich Wasserstand Wasserstand sein und gehe zunächst ein paar Tage mit auf die Walfischstation .... Endlich! die Entscheidung ist gefallen, der

„Alexander", der Transportdampfer der Gesellschaft und einer der Wäler sind heute morgen eingetroffen, desgleichen der erwartete Schoner, heute abend gehen wir an Bord des „Alexander" und in aller Herrgottsfrühe in See, nach Gaidamak, der Walfischstation, die etwa 50 Meilen östlich von Wladiwostok an der sibirischen Küste liegt.

2. Eine Walfischjagd in den sibirischen Gewässern.

Auf der „Daphne", mit der ich von Nagasaki kam, habe ich, wie schon erwähnt, die Bekanntschaft des Grafen Heinrich Keyserling gemacht, des Generaldirektors einer großen sibirischen Fischereigesellschaft, die das Monopol für den Walfischfang an der sibirischen Küste besitzt. Neben dem Walfischfang wird sie jetzt auch noch den Süßwasser- und Seefischereibetrieb im großen aufnehmen, und zwar den Lachsfang im Amur und den Herings- und Sprottenfang an der Küste von Sachalin. Die Familie der Keyserlings ist ursprünglich deutsch, d. h. reichsdeutsch, denn nationaldeutsch ist sie auch heute noch, nachdem sie vor über 100 Jahren ihre westdeutsche Heimat verlassen und in den Kurlanden eine neue gefunden hat. Außer dem Grafen Heinrich Keyserling, der sich vor noch nicht langer Zeit eine liebenswürdige, übrigens auch in Deutschland erzogene Lebensgefährtin aus seiner baltischen Heimat geholt hat, ist sein Bruder, der Graf Maximilian Keyserling, als Mitdirektor der Gesellschaft tätig, und zwar untersteht diesem speziell die Walfischabteilung, während die Fischereiabteilung von einem nationalrussischen Direktor geleitet wird. Graf Heinrich, der ältere Bruder, ist der Begründer der systematischen russischen Walfischjägerei nach norwegischem Muster und der russischen Hochseefischerei in den sibirischen Gewässern überhaupt. Aus diesem Grunde gedenke ich seiner mit besonderer Auszeichnung, ganz abgesehen von dem Gefühl des Dankes, da er mir die selten gebotene Gelegenheit gegeben hat, einer interessanten Jagd beizuwohnen.

* * *

Die Tatsache, daß Sibirien bis heute noch ein so gut wie ganz unerforschtes und unbekanntes Land ist, trotz der Reisenden, die auf der bekannten transsibirischen Straße den weiten Kontinent durchzogen haben, trifft nicht ganz zu auf die See, die die sibirische Küste im Osten begrenzt, auf die japanische See, die tatarische See und die ochotzkische See. Der breite Rücken des Meeres erlaubt natürlich eine freiere Bewegung für den Verkehr der Völker, als dieses ein Binnenland tut, und während der Erwerb Sibiriens durch die Russen bis nach Transbaikalien hin ausschließlich auf dem Landwege erfolgte, konnte das Amurgebiet nur durch eine innige Verbindung des Vordringens zu Lande und der Annexion der Küstenländer vom Meere aus, die sich an den ruhmreichen Namen von Nevelskoi knüpft, erfolgen. Damals schon furchte der Kiel japanischer Fahrzeuge die Wogen der nordsibirischen Meere, noch mehr aber der amerikanischer Walfischfänger und Robbenjäger. Es galt der Jagd auf den in den Gewässern um Kamtschatka herum lebenden wertvollen Grönlandwal und auf eine nur noch auf wenigen nordischen Inseln vorkommende besonders wertvolle Sorte Robben; der Wäler war hier in

diesen Breiten der erste und beste Kenner des Meeres, der Felsen, der Strömungen und der Jagdgelegenheit, die er eifersüchtig als Geheimnis hütete und worin sein Schlüssel zu Erfolg und Reichtum lag. Lange ehe man in der geographischen Welt von der fehlerhaften Annahme abkam, daß Sachalin keine Insel, sondern durch einen Landarm mit dem Festlande verbunden sei, waren die Walfischfänger von dem Gegenteile unterrichtet.*) Aber auch die ochotskische See ist außer von russischen Kriegsschiffen von denen Frankreichs und Englands befahren worden, und die von den Russen siegreich abgeschlagene Beschießung und Bestürmung von Petropauloffsk



Wladiwostok: Das größte deutsche Handelshaus, Kunst & Albers (S. 122).

hat auch hier manchen europäischen Blutstropfen in die salzigen Fluten des nordasiatischen Teiles des Stillen Oceans fließen lassen. Jetzt ist dieser Teil des Meeres unbestritten russischer Besitz, und Rußland ist auch nicht faul, seiner Herrschaft fleißig Ausdruck zu verleihen, und zwar dadurch, daß es die seinen Untertanen erteilten Fischereikonzessionen gegen räubernde amerikanische Fischer schützt. Alljährlich werden Schoner amerikanischer Fischer eingebracht, die im Küsten-

*) Noch während des Krimkrieges hat sich ein englischer Kapitän, der in der Nähe der Imperatorskibai russische Schiffe bemerkt hatte und am Südausgange des tatarischen Meeres Wache hielt, durch diesen Fehler narren lassen, da die russischen Schiffe die ihnen bekannte Ausfahrt nach Norden benutzten.

wasser Sibiriens verbotenerweise fischten oder Robben schlugen, und das Gouvernement in Wladiwostok verfügt über eine ganze Anzahl derartiger Fahrzeuge, die Amerikanern abgenommen wurden und jetzt an Privatleute verchartert werden. Einer dieser einstmals amerikanischen Schoner ist auch derjenige, der jetzt mit Kohlen beladen von dem Wäler „Nikolai“ im Schlepptau von Nagasaki nach Wladiwostok gebracht worden ist. Seine Geschichte ist vielleicht nicht ganz uninteressant.

* * *

In San Franzisko lebte oder lebt noch, wenn er nicht gestorben ist, ein reicher Schiffsbauer, der, Anglo-Amerikaner, von seinem Mutterlande den Hang für Sport und von seiner neuen Heimat den für hohe Wetten geerbt hatte. Eines Tages gewinnt eine bekannte Rennyacht in einer Regatta bei San Franzisko. Die Rennyacht ist, wie das eben nur in Ländern mit vorwiegend englischer Bevölkerung möglich ist, das Tagesgespräch in halb Amerika, wird tausendmal in allen möglichen Lagen, mit und ohne Eigentümer, mit und ohne den Schmuck der Segel, der Eigentümer selbst im Segel-, Reit-, Fahrrad- und womöglich auch im Schwimmkostüm in allen Sportzeitungen und Zeitschriften Amerikas und Englands abgebildet, kurzum, es entwickelt sich der ganze Klimbim, den wir Deutsche in diesem Maße in Sportsachen nicht begreifen können. Die Trophäen dieses Sieges ließen aber den erwähnten Schiffsbauer nicht schlafen, und schließlich machte er bekannt, daß er eine Yacht bauen werde, die die vielgerühmte Siegerin an Schnelligkeit noch übertreffen würde. Alles ist auf das Höchste erstaunt und interessiert, man glaubt ihm aber nicht, es entsteht eine Debatte und schließlich bekräftigt der Schiffsbauer seine Behauptung noch dadurch, daß er sich erbietet, 80000 Dollar auf den Sieg seiner neuen Yacht zu halten. Da fängt die Sache an wirklich interessant zu werden, man hält die Wette gegen, es wird weitergewettet, Millionen werden auf die alte und die neue Yacht gesetzt, kurzum, die ganze Angelegenheit wird täglich spannender und der Tag des „Races“ rückt näher und näher. Schließlich ist die Yacht fix und fertig; unter einer geradezu kolossalen Beteiligung beginnt das Wettsegeln. Und siehe da, die neue Yacht läuft in der Tat wie der Wind und hat bereits vor der alten Siegerin einen Vorsprung. Während des Segelns und auch bereits vorher hatte nun der Schiffsbauer in seiner Kajüte mit einigen Freunden tüchtig auf den erhofften Sieg getrunken, und schließlich fällt es ihm während des zweiten Teiles des Segelns ein, seinem bewährten Steuermann das Steuer aus der Hand zu nehmen, trotz des Abratens seiner Freunde. Ihn kitzelt aber der Ehrgeiz, angesichts des zweifellos scheinenden Sieges selbst als Steuermann durchs Ziel zu gehen. Mag es nun der Champagner gewesen sein oder seine mangelnde Kunstfertigkeit, kurzum, er steuert im zweiten Teil des Rennens so ungeschickt, daß der Vorsprung wieder verloren geht und die alte Yacht schließlich, wenn auch nur mit wenigen Längen, vor der neuen durchs Ziel geht. Der Verlust seines hohen Einsatzes und die Spötteleien wegen seiner Niederlage ärgerten den Schiffsbauer so sehr, daß er die schöne Yacht vollständig umbauen ließ, alle Kajüteneinrichtungen herausnahm, die Vielversprechende in ein Lastschiff umwandelte, die Takelage abänderte und das Ganze nachher an einen Robbenjäger verkaufte, der die Teure nach der ochotskischen See führte, dort mit ihr

unerlaubten Robbenfang trieb und sie alsdann an einen russischen Kreuzer verlor. Dieser Kreuzer brachte das Schiff nebst Mannschaft nach Wladiwostok, die Mannschaft erhielt Gelegenheit, sich Sibirien nicht bloß von der See aus, sondern auch zwei Jahre lang von innen etwas genauer anzusehen, und das Schiff wurde an die Fischereigesellschaft des Grafen Keyserling für den Spottpreis von 80 Rubel monatlich verchartert. Heute noch segelt die Yacht ausgezeichnet unter der Führung eines japanischen Kapitäns, meistens wird sie freilich von einem der Wäler, der bis elf Meilen in der Stunde laufen kann, geschleppt, und wenn dann der Wind gerade von hinten kommt und der nunmehrige Schoner seine Segel ausbreitet, dann kommt es nicht selten vor, daß der Schoner seinem Schleppdampfer vorbeisegelt. Immerhin kann man auch auf dieses kostbare Schiff wieder einmal das Wort anwenden: „Sic transit gloria mundi!“

Übrigens hat nicht jeder amerikanische Schiffskapitän solches Pech, allein schon die große Zahl der jährlich aufgebrachten Schiffe beweist, daß das Geschäft doch noch Geld einbringt, und daß wahrscheinlich die Zahl der Schiffe, die nicht gehascht werden, weit größer ist als die der erbeuteten. Denn auch die Russen sind in punkto Hängen wie die Nürnberger. Natürlich steckt in dieser Fischräuberei viel Romantik, und der Gewinn ist im Falle, daß man sich nicht kriegen läßt, eine reiche Entschädigung gegenüber den durchgemachten Gefahren. Die Kapitäne sind daher meist auch verwegene Burschen, und dieser Kleinkrieg zwischen russischen Kreuzern und amerikanischen Fischmarodeuren könnte manchen Stoff zu einem spannenden Seeroman abgeben.

Ich will nur eine solche kleine Episode erzählen, die aus der allerneuesten Zeit datiert und beweisen mag, daß mit den Lloydpassagierdampfern doch noch nicht alle Romantik des Seereisens vom Weltmeere gewichen ist.

Einer dieser Kapitäne wollte mit seiner nicht minder verwegenen Besatzung, mit der er sich in den Gewinn zu teilen pflegte, den Robbeninseln in der Nachbarschaft Kamschatkas einen Besuch abstatten. Es kommt dort nämlich eine besondere Robbenart vor — und zwar auch nur zu einer bestimmten Jahreszeit*) — deren Pelz von ganz außergewöhnlichem Werte ist. Die russische Regierung schützt diese Tiere durch besondere Verordnungen über Schonzeit, Alter der Robben, die geschlagen werden dürfen u. s. w. Die Regierung schickt jedesmal im Frühjahr mit dem ersten Dampfer der Freiwilligen Flotte, die während des Sommers im ganzen viermal auf ihrer Rundtour durch das ochotzkische Meer dort regelmäßig anlaufen, eine Abteilung Soldaten dorthin, die nichts weiter zu tun haben, als auf Durchführung der Gesetzesbestimmungen seitens der berechtigten russischen Fischereipächter zu sehen, und fremde Schiffer von den wertvollen Inseln fernzuhalten. Außerdem befinden sich noch mehrere Kreuzer in diesen Gewässern, die beständig etwaigen Unbefugten auflauern.

*) Ich notiere folgende Version, die bei den Seeleuten an der sibirischen Küste zu finden ist. Die Robben verlassen die fraglichen Inseln (Kommandörinseln) im Winter und ziehen in ganzen Heeren nach dem Süden. Ihr Ziel ist bisher noch nicht festgestellt worden. Indessen wird es vermutet auf einer sagenhaften kleinen Insel mitten im Pazifik, die früher von Seefahrern einmal entdeckt worden sein soll, deren Kenntnis aber wieder verschwunden ist. Angeblich soll sie fast stets in Nebel eingehüllt sein. Zu Anfang des vergangenen Jahrhunderts soll einmal ein englischer Wäler nach dort verschlagen worden sein und eine reiche Beute an Pelzen mitgebracht haben, ebenso auch Gold. Ob diese Schiffersage einen Hintergrund in der Wirklichkeit besitzt, ist fraglich. Jedenfalls ist der Aufenthaltsort der hier in Frage kommenden Robben im Winter noch nicht festgestellt worden.

Der erwähnte Kapitän wagt es aber trotzdem, auf der einen dieser Inseln zu landen und beginnt mit seiner Mannschaft ein heftiges Morden unter den Robben, die sich am Strande sonnen und so eilig nicht ins Wasser gelangen können. Man ist im besten Arbeiten, ein großer Teil des Fanges ist bereits abgehäutet, und die Felle sind in dem Schoner verpackt. Da erscheint plötzlich in der Ferne ein Rauchwölkchen am Horizont — ein russischer Kreuzer! Dieser hat auch bald das amerikanische Schiff bemerkt und kommt nun mit Volldampf auf dieses los. Der amerikanische Kapitän hat schleunigst vom Lande abgelegt, alle Segel gehißt, und beidi geht es in die offene See hinaus. Aber das Kriegsschiff schneidet ihm den Weg ab. Der Amerikaner, dessen Schiff ausgezeichnet segelt, hofft durchzukommen und steuert gerade auf das Kriegsschiff los. Dieses glaubt zunächst, der Amerikaner sehe die Rettungslosigkeit seiner Lage ein, und komme, um sich ohne weiteres zu ergeben und den drohenden Geschützen zu entgehen. Aber was ist das? In voller Fahrt auf etwa 50 Fuß an den Kreuzer herangekommen, ruft der Kapitän dem Russen ein schmutziges Schimpfwort hinüber und biegt plötzlich scharf ab, in der Richtung, aus der das Kriegsschiff kam. Das geht alles mit solcher Schnelligkeit, daß der Kapitän des Kreuzers sich dessen kaum versieht. Aber in kurzer Zeit schwenkt auch der Kreuzer herum, und mit Volldampf geht es hinter dem Schoner her. Nun kommen auch die üblichen Kanonenschüsse dran. Zweimal schießt der Russe blind, dann ein Vollgeschoß durch die Takelage des Schoners. Mehr schießen will er nicht. Denn obgleich er das Holzschiff in Grund und Boden würde schießen können, ist dem Kapitän und den Offizieren der Anteil doch zu wertvoll, den sie von dem Erlös der geschätzten Ware zu erhalten haben. Infolgedessen entwickelt sich auf dem Weltmeere zwischen diesen beiden ungleichen Fahrzeugen ein förmliches Wettlaufen, in dem der Sieg lange Zeit unentschieden bleibt. Schließlich kommt die Natur dem Russen zu Hilfe, der Wind flaut etwas ab, und der Russe läuft bereits parallel dem Bug des Schoners. Da macht dieser ein neues Manöver, er dreht nämlich seinen Dorn direkt auf die Flanke des Kreuzers, wie wenn er ihn in den Grund rennen wollte. Kaum daß der Kreuzer noch Zeit hat, etwas auszubiegen, da prallt auch schon der Bugspriet des Schoners an den Ankerkran des kleinen Kriegsschiffes. Damit hat sich aber der Amerikaner selbst gefangen. Der Bugspriet seines Schiffes wird sofort geentert, Soldaten springen auf den Schoner hinüber, und ohne Widerstand zu finden, nimmt der russische Kapitän von dem amerikanischen Schiffe Besitz. Die Untersuchung ergab eine fast volle Ladung der wertvollen Robbenpelze, ein schöner Gewinn für Kapitän und Offiziere des Kreuzers! Der Schoner wurde nun mit einer russischen Wache von sechs Mann belegt, seitlich mit dem Kreuzer vertaut, und in einer nicht allzufernen Bucht ging man vor Anker. Die Russen jubelten über den guten Fang. Aber sie hatten zu früh gejubelt. Denn am anderen Morgen, als es anfing zu grauen, war der Schoner spurlos verschwunden!

Wie war das möglich? Die ganze Nacht waren Wachen ausgestellt worden, auf dem Schoner selbst befanden sich sechs Soldaten als Wache. Wohin waren diese geraten? Es wurde nachgeforscht, vergebens, sie waren mitsamt dem Schoner verschwunden. Alle weiteren Nachforschungen blieben erfolglos. Man suchte draußen auf der hohen See nach dem Schiff, freilich in der Nacht hatte der Wind aufgefrischt, und eine Verfolgung in ungewisser Richtung war ein Ding der Unmöglichkeit. Alles war wütend an Bord des Kreuzers, die schöne Beute



Walfischstation Gaidamak (S. 131).

war verschwunden. Der Kommandant hatte die Verantwortung für die sechs verschwundenen Matrosen, und er sowohl wie seine Offiziere hatten die dumpfe Empfindung, als ob sie gestern in der Messe auf den guten Fang hin sehr viel Sekt getrunken hätten, für den nun auch noch die Schulden bezahlt werden mußten. Glücklicherweise sind die russischen Marineoffiziere meistens recht wohlhabende Leute.

Das Rätsel löste sich erst später. Nach Monaten kam der Kreuzer, der mittlerweile abgelöst worden war, nach Nagasaki. Und was sieht man? Den entschlüpften Schoner mit seinem höhnisch grinsenden Kapitän und seinen Matrosen, die das russische Kriegsschiff mit „three cheers" empfangen. Nach kurzer Zeit melden sich denn auch die sechs russischen Matrosen wieder an Bord ihres Kreuzers. Sie erzählten, sie seien plötzlich alle zu gleicher Zeit in jener verhängnisvollen Nacht von den amerikanischen Matrosen überwältigt, und ihr Mund sofort geknebelt worden, sodaß sie keinen Laut mehr von sich geben konnten. Der amerikanische Kapitän hätte, um jedes Geräusch zu vermeiden, die Taue mit Messern durchschnitten, unter dem Schutz des plötzlich niedergehenden Nebels sich langsam vom Winde abtreiben lassen und dann schnell alle Segel gesetzt. Da er die Küste kannte wie ein richtiger oller ehrlicher Seemann, so bugsierte er sein Fahrzeug noch in derselben Nacht in eine ihm bekannte versteckte Bucht, und während der russische Kreuzer auf der offenen See nach ihm suchte und schließlich resultatlos abdampfte, wartete er hier zwei Tage und steuerte dann nach Nagasaki. Die russischen Matrosen hatten es in der Zeit an Bord ziemlich gut, sie bekamen Whisky soviel sie trinken mochten, und behaupteten, bei den Amerikanern besser verpflegt worden zu sein, als auf dem russischen Konsulat, an das sie von dem Kapitän in Nagasaki abgegeben worden waren. Im Hafen von Nagasaki konnten die Russen dem Amerikaner natürlich nichts anhaben, hatten aber die Absicht, ihn nach dem Verlassen der Küsten-Zone wieder zu kapern. Die Amerikaner waren jedoch vorsichtig genug, ein gerade im Hafen liegendes amerikanisches Kriegsschiff um Schutz zu bitten. Das Kriegsschiff ging mit dem Schoner aus dem Hafen von Nagasaki hinaus und begleitete ihn so weit, daß er unangefochten seinen amerikanischen Heimatshafen erreichen konnte.

* * *

Der „Alexander", auf dem ich mich einschiffte, ist ein Dampfer, und zwar ein recht origineller. Seine Maschine steht nämlich nicht in der Mitte des Schiffes, sondern im dritten Drittel desselben, vom Bugspriet an gerechnet. Der ganze vordere Teil des Fahrzeuges ist Laderaum. Obwohl der „Alexander" Frachtdampfer, keineswegs etwa Passagierdampfer ist, fahren fast immer Beamte der Gesellschaft als Passagiere mit ihm, besonders dann, wenn er Gegenden besucht, wo sonst keine anderen Dampfer hingehen. Die Passagiere werden dann in den für den Kapitän und für den Steuermann bestimmten Gelassen mit untergebracht. Will man in die Kajüte kommen, so muß man zunächst auf einer Leiter mit eisernen Sprossen auf die Kommandobrücke klettern, von hieraus wieder auf einer Holztreppe in die unter der Brücke befindliche Kajüte hinunter. Die Treppe führt in den Empfangssalon, rechts die Kapitänskajüte, links die Steuermannskajüte, alle drei Gelasse zusammengenommen etwa sechs Meter lang und drei Meter

breit. Wenn man bedenkt, daß jeder Mensch zum Schlafen eine Koje von etwa zwei Meter Länge und dreiviertel Meter Breite nötig hat, kann man sich leicht ausrechnen, daß fünf Persönlichkeiten von nicht allzu bedeutendem Umfange immerhin bequem hier wohnen können. Ich erhalte ein Sofa angewiesen, das leider nicht die notwendige Breite von dreiviertel Meter erreicht, die ich zum Liegen nötig habe, sondern nur etwa 45 Centimeter in der Breite mißt. Um mein Herunterfallen zu verhindern, wird ein Brett senkrecht vor der offenen Seite des Sofas befestigt. Infolgedessen würde ich wenigstens auf der Seite liegend Platz haben. Wenn das Schiff dann während der Fahrt anfängt zu rollen, dann würde ich mit meinem Rücken an der Wand, mit meinem Brustkasten an dem vorgesetzten Brett liegen, hübsch eingeklemmt, aber desto fester. Doch leider gehe ich auch bloß mit dem Brustkasten in das Lager hinein, denn etwas weiter talwärts überschreitet zu meinem Leidwesen mein Durchmesser auf allen Enden die Norm von 45 Centimeter. Also was tun? Der übrige Raum auf dem Schiff ist fortgegeben. Zunächst probiere ich die Geschichte, und siehe da, es geht, wenn ich auf der linken Seite liege. Will ich mich dagegen auf die rechte Seite umdrehen, wozu man doch manchmal das Bedürfnis hat, so muß ich immer erst aufstehen, das Kopfkissen an das andere Ende des Sofas legen und kann es mir erst dann wieder bequem machen. Dieser Kopfkissenwechsel muß eintreten, weil ich notwendigerweise mit dem Rücken nach der Wand schlafen muß; im anderen Falle hätte zuviel Schwergewicht über dem Sofarande geschwebt. Da ich nun aber absolut nicht gewohnt bin, auf der Seite liegend zu schlafen, so kann ich durchaus nicht einschlafen. Das einzige, das an mir einschläft, ist mein rechter oder mein linker Arm, jenachdem ich auf der rechten oder der linken Seite liege. Schließlich komme ich auf den rettenden Gedanken, das Vorsatzbrett nicht senkrecht hinzustellen, sondern wagerecht auf zwei Feldstühle zu legen, und mich darauf. So geht es eine Weile. Halb liege ich auf dem Brett, halb auf dem Sofa. Ich schlafe auch, als das Schiff zu fahren anfängt, wirklich noch ganz ausgezeichnet, habe aber einen schweren Traum, der mich lange Zeit ängstigt. Ich träume nämlich, in der Gefahr zu schweben, einen steilen Felsen hinunterzustürzen. Schließlich giebt es kein Halten mehr, ich falle in der Tat, und von dem jähen Schrecken erwache ich, um mich auf dem Boden der Kajüte liegend wiederzufinden. Das Schiff rollt stark, und dadurch hat sich das Brett auf den Feldstühlen von meinem Bett nach und nach entfernt, um schließlich mit mir zusammen herunterzusegeln. Ich bin aber zu müde, um weitere Anstalten zu treffen, lege mich wieder auf die linke Seite und stemme meinen rechten Arm gegen den am Boden festgeschraubten Tisch, um nicht wieder ins Rollen zu kommen. So schlafe ich bis zum Morgen. Freilich mein linker Arm muß wieder besonders aufgeweckt werden.

In der nächsten Nacht tritt mir der Steuermann seine Koje ab. Sie ist wesentlich breiter und genügt mir gerade. Er selbst aber mißt bloß 35 Centimeter Brustdurchmesser an der breitesten Stelle, und ißt zum Abendbrot etwas weniger, sodaß er auf dem Sofa, selbst mit senkrechtem Vorsatzbrett, Platz hat, natürlich nur auf der Seite liegend. Er behauptet aber, immer auf der linken Seite zu schlafen. Na, da geht's ja!

* * *

11. Juli.

Der Walfischstation Gaidamak nähern wir uns etwa gegen 10 Uhr morgens. Die Station, die alles notwendige zur sofortigen Verarbeitung der von den Wälern eingebrachten Walfische besitzt, liegt an einer wundervollen tiefen Bucht. Der eigentliche Hafen ist aber eine ganz kleine Bucht, die sich am Ende der größeren fast rechtwinklig, wie eine Warze an der Nase, ansetzt. Die größere wie die kleinere Bucht sind beide von Felsen beziehungsweise Hügeln umgeben, sodaß sie allein durch ihre natürliche Lage vor allen Unwettern geschützt sind. Der Hafen von Gaidamak ist einer der schönsten natürlichen Häfen, die ich je gesehen habe. Hat doch die kleine Bucht selbst an der nur etwa sechs Meter in die See hineingebauten Anlegestelle noch eine solche Tiefe, daß Schiffe bis zu 3000 Tons dort anlegen können. An diesen beiden Buchten liegen nun die verschiedenen Häuser der Niederlassung Gaidamak, die ausschließlich der Gewinnung und Verarbeitung der Walfische dienen. Natürlich wird unterwegs schon allerhand erzählt und gesprochen, und besonders beim Frühstück geschieht es, daß die wichtigsten Fragen der Fischerei und des Walfischfanges erörtert werden. Haben wir doch genügend Sachverständige an Bord, die darüber reden und erzählen können. Da ist in erster Linie der Direktor der Walfischabteilung, Graf Maximilian Keyserling. Er hat in Halle a. S. Landwirtschaft studiert, während meine Erinnerungen aus den Studienjahren nach Leipzig gravitieren. Rasch finden sich gemeinsame Beziehungen, die sich zunächst durch die sich noch auf neutralem Boden bewegende Feststellung einleiten, daß die Döllnitzer Gose in Leipzig nicht schlechter schmeckt, als in Halle, jedoch nicht ohne einen „Regenschirm“. Dann geht man über auf ernstere Fragen der Wissenschaft, um schließlich bei der Fischerei zu landen. Ferner haben wir den eigentlichen Fischereidirektor an Bord, der zwar nur russisch spricht, jedoch an Zuvorkommenheit dem Grafen wenig nachsteht, freilich äußert sich diese nur pantomimisch. Eine wichtige Persönlichkeit an dieser Frühstückstafel, bei der mit Sakuska nebst Wotka begonnen und mit einem tüchtigen Beefsteak aufgehört wird, ist auch der Kapitän des „Alexander“, ein Rigaer, mit all dem unergründlichen Humor, der Lebenslust und der Liebenswürdigkeit, die dem Balten eigen ist. Er fuhr früher ein eigenes Schiff als sein eigener Kapitän, hat es jedoch verkauft und vorgezogen, jetzt den „Alexander“, auf den er große Stücke hält, den Winter über in Nagasaki mit irgend einer seiner neuen Erfindungen bezüglich der möglichst praktischen Ausnutzung des beschränkten Raumes der Kajüte zu beglücken, und im Sommer zwischen Wladiwostok, Gaidamak und Sachalin zu kreuzen. Er steht nun auch schon seit Jahren im Dienste der Kompagnie, hat manche Tone Tran nach Wladiwostok, manche Fracht getrocknetes Walfischfleisch nach Japan befördert und bildet so gewissermaßen das Bindeglied zwischen den Bewohnern von Gaidamak und der Außenwelt. Er kennt sich daher in der ganzen Geschichte gründlich aus. Dazu komme dann ich, der ich mich meistens rezeptiv verhalte und vielleicht den Eindruck eines Weisen mache, weil ich bei der Erörterung von Fischereifragen beständig stillschweige. Denn meine Kenntnisse von der Fischerei beruhen eigentlich, abgesehen davon, daß ich zusammen mit meinem Bruder manchmal an den klaren Bächen der Eifel den Forellen nachgestellt habe, nur darin, daß ich mit dem Generalsekretär des deutschen Fischereivereins auf du und du stehe, und der heißt obendrein noch Fischer.

* * *

Der Ort, an dem die Walfische sich aufhalten, wechselt mit der Jahreszeit. Im Frühjahr und Sommersanfang befinden sie sich meistens in höheren Breiten. Gegen Anfang bis Mitte Juli kommen sie jedoch mehr nach dem Süden, und im Winter ziehen sie sich sogar zurück bis an die Südspitze Koreas. Auch im Hafen von Wladiwostok hat man vor Jahren einmal einen allerdings wohl von der Herde versprengten Wal, einen sogenannten „Bummler", geschossen. Das Wandern der Wale ist abhängig von bestimmten Regeln, die im Grunde alle darauf hinauslaufen, wo die Tiere am meisten Futter finden. Man kann sich denken, daß dieses gewaltige Säugetier auch



Die Hauptknochen des Walfisches (daneben ein koreanischer Arbeiter) (S. 137).

gewaltige Futtermengen zu seiner Ernährung notwendig hat; seine Nahrung bilden Fische, und zwar nur ganz kleine Fische. Denn der Wal besitzt nur einen sehr engen Schlund, dessen Öffnung zu den sonstigen Proportionen des Tieres in recht ungleichem Verhältnis steht. Durch diesen Schlund hindurch gehen aber keine Fische, die stärker sind, als etwa eine geballte Kinderfaust. Da der Wal auch keine Kaueinrichtung in seinem gewaltigen Rachen hat, sondern nur eine Art Gitter von langen flossenartigen Zahngebilden, „Barten", die vom Oberkiefer herabhängen, so muß er die Fische ganz verschlucken, kann also nur Fische von der Größe etwa eines Herings gebrauchen. Der hier vorkommende Wal ist nicht der sogenannte Grönlandwal,

wie er sich auch an der Küste von Alaska und Kamtschatka findet, sondern eine kleinere Sorte. Das sogenannte „Fischbein" des Grönlandwal ist ungefähr doppelt bis dreimal so lang, wie dasjenige des hier gefangenen Wals, und weitaus wertvoller, da es wegen seiner zarten Faserung zur Verstärkung des Fadens in der Seidenindustrie Japans verwendet und teuer bezahlt wird, während das andere Fischbein ausschließlich zur Fabrikation von Korsettstangen und einigen anderen Artikeln benutzt werden kann.

Mit der Zeit und nach langem Studium hat man nun feststellen können, an welchen Stellen sich die Wale gewöhnlich aufzuhalten pflegen. Auch die Lage dieser Plätze läßt sich wieder auf natürliche Gründe zurückführen. Es sind nämlich meistens solche, an denen eine Strömung sich bricht und eine Art toter Winkel entsteht, in dem das Wasser sich nur sehr wenig bewegt. Man kann solche Punkte im Kleinen beobachten auf Flüssen. Man stelle sich vor, daß der Wasserstrom gegen einen in den Flußlauf hinein ragenden Felsen anläuft und von dem Felsen abgedrängt wird. Dann wird der Hauptstrom natürlich an dem Felsen vorbeischießen, ein kleiner Teil des Wassers wird jedoch vom Felsen aus in einer dem Hauptstrom entgegengesetzten Richtung abgelenkt, erzeugt einen Rückstrom und einen langsamen Strudel, und zwar in dem vom Ufer und vom Felsen gebildeten Winkel. An solchen Stellen wird man vielfach Holzstücke, Schaum und sonstige vom Flusse mitgeführte Gegenstände sich sammeln sehen. Überträgt man diese Erscheinung auf die Meeresströmungen, so wird man auch hier solche Winkel, beziehungsweise in diesen Dimensionen solche Felder finden, an denen eine kreisende Bewegung, wenn nicht ein Stillstand erzeugt wird. An diesen Punkten werden nun auch die meisten Fische angetrieben, und da der Wal den Fischen nachgeht, so ist hier das eigentliche Walfeld. In der Nähe solcher Felder, die natürlich Quadratmeilen groß sein können, wird dann die Station angelegt, von der aus die Wäler auf die Jagd gehen, und auf der die angebrachten Fische verarbeitet werden.

Zuerst hat man diese Jagdgebiete auf empirischem Wege ermittelt, und erst nachträglich ist man auf die Beziehung zu den Strömungsverhältnissen gekommen. Man ist ausgezogen und hat aufs Geratewohl nach Walen gesucht. Hat man sie gefunden, so hat man sie geschossen und auf der Karte genau den Ort verzeichnet. Dadurch ergaben sich für bestimmte Jahreszeiten ganz bestimmt abgegrenzte Rayons, die sich mit den Monaten verschoben. Diese Methode setzte man jahrelang fort, indem man auf einer andern Karte die einzelnen Jahresfelder eintrug und jedes einzelne Jahresfeld in einer anderen Farbe auf das vorhergehende daraufdeckte. Auf diese Weise bekam man Gegenden größter Dichtigkeit und Gegenden größter Spärlichkeit. Die Felder größter Dichtigkeit fielen, oder vielmehr die größte Dichtigkeit des ganzen Rayons fiel dann zusammen mit den oben beschriebenen, von den Meeresströmungen erzeugten Feldern. Ich weiß nicht, ob diese Zusammenhänge bekannt sind, und habe sie deshalb als speziell sibirische Beobachtungen wiedergegeben.

* * *

Unsere Ankunft in Gaidamak ist ein Ereignis. Zur Feier des Tages sind Flaggen herausgesteckt, und alle Welt steht am Landungssteg, um uns zu begrüßen. Was Wunder! Seit acht Monaten hat man in Gaidamak die Dampfer nicht gesehen. Damals verzog man sich mit dem Winter in die koreanischen Gewässer, und den Winter über lagen die Fahrzeuge in Nagasaki

zur allgemeinen Reparatur. Die Verbindung Gaidamaks mit der Außenwelt ist ohne den Seeweg nicht ganz leicht. Freilich kann man zu Lande nach Wladiwostok gelangen, indem man zunächst acht Werst bis zum nächsten Russendorfe reitet, Weg und Steg existieren nicht, man reitet eben einfach durch die Heide. Im Dorf kann man Postpferde bekommen, muß mit diesen, ich glaube über einen Tag fahren, und erreicht alsdann eine kleine Bahnstation der Ussuribahn, von der aus man nach Wladiwostok fahren kann. Und dabei liegt Gaidamak noch in der „nächsten Umgebung von Wladiwostok".

Jetzt aber beginnt die Saison von neuem, alles ist in stand gesetzt worden zum Empfang der Gäste sowohl wie der Walfische. Im Hause der Frau des leitenden Ingenieurs, eines Deutschen, erwartet uns ein gutes Mittagessen, und in der Böttcherei, der ein Berliner vorsteht, baut man Fässer und Bottiche zur Aufnahme des Tranes, der da kommen soll.

Gaidamak hat eine vollständige Fabrikeinrichtung. Da ist zunächst das große Siedehaus, in dem der Tran gekocht wird, dann die Böttcherei, ein mit den besten Flensburger Maschinen ausgerüstetes Etablissement von erheblicher Leistungsfähigkeit. Dann eine Schmiede, eine Maschinenreparaturwerkstelle mit einer Einrichtung zum Fabrizieren von Konservenbüchsen und von Zinnballons zum Abfüllen des Trans, ein Sägewerk schnurrt unablässig, große Holzlager stehen dort bereit, kurzum, man kann von allem etwas finden, sogar ein kleines Bureau, ein großes Lagerhaus und ein Warenlager zum Gebrauch der Beamten und Arbeiter. Alle Gebäude sind, bis auf einige Wohnhäuser, aus Holz gebaut, und zwar zumeist — Zedernholz, das in den benachbarten Bergen mindestens so dicht wachsen muß, wie früher auf dem Libanon. Die andere Holzsorte, die hier verwendet wird, ist Eiche, schöne schwere Eiche, wie wir sie in unseren heimischen Wäldern gewohnt sind.

Das wichtigste und interessanteste Gebäude von allen ist wohl die Transiederei. Ihre innere Einrichtung besteht in der Hauptsache aus vier großen aufrechtstehenden Siedekesseln. Jeder einzelne faßt das zerschnittene Fett und Fleisch eines Walfisches. Ein Unterschied zwischen Specktran und Fleischtran wird hier nicht gemacht. Die Siededauer ist etwa 24 Stunden, sodaß innerhalb eines Tages vier Walfische verarbeitet werden können. Wird der Wal angebracht, so wird er zunächst an Drahtseilen und mit Dampfwinden auf den sogenannten Flensplan, der sich vor dem Siedehaus befindet, gezogen. Dieser Flensplan ist nichts anderes, als eine nach der See zu schräg geneigte Holzdiele unter freiem Himmel. Vor dem Verfaulen ist sie durch den Tran geschützt, der mit der Zeit in sie eindrang. Auf diesem Flensplan wird der Fisch vollständig zerschnitten, Fleisch und Speck werden von den Rippen abgelöst, in langen Streifen, mitsamt der verhältnismäßig dünnen Haut. Die Knochen werden vor der Hand neben dem Flensplan aufgestapelt. Sobald die Siedearbeit einmal nicht allzusehr drängt, werden auch sie ausgekocht, da sie gleichfalls sehr stark mit Tran durchsetzt sind. Dann werden sie mangels der vorläufig noch fehlenden Einrichtungen zur Herstellung von Knochenmehl nach Japan und China verschifft, wo sie von den Bauern zermahlen und als Dungmittel für die Reisfelder benutzt werden. Die Knochen sind oft von gewaltigem Umfange und einem schier immensen Gewicht. Jedoch sind sie sehr porös und daher bis auf die härteren, aber sehr spröden Kinnbackenknochen zu irgend welchen Knochenarbeiten nicht zu verwenden.

Das abgeschnittene Fleisch des Wals wird dann in die Sieberei getragen, wo es in eine Schneidemaschine geworfen wird, die es in kleine Würfel schneidet. Diese Würfel fallen alle in eine Höhle und werden aus dieser vermittels eines Schöpfapparates, der genau so funktioniert, wie ein Bagger, in die Siedekessel gehoben. Ist der Siedeprozeß erledigt, so wird der Tran in große Bottiche gepumpt, von denen aus er dann auf Fässer gezogen und versandt wird. Die Restabfälle werden gegenwärtig noch nicht verwertet, sondern einfach ins Meer geworfen.

Aus dem Tran werden in den chemischen Fabriken allerhand feinere Fette, Stearin, Glycerin und noch manches andere Fett, ebenso auch Surrogate für Nahrungsmittel u. s. w. präpariert, die sich aber im allgemeinen wenig mehr ihrer Herkunft aus den sibirischen Gewässern erinnern dürften. Das Fischbein wird, ebenfalls als Rohprodukt, exportiert und erfreut sich später der besonderen Zuneigung der Damenwelt, die es sogar auf dem Herzen zu tragen pflegt, sofern sie sich nicht in die Reihen der Kleidungsreform begeben hat, was entschieden das Vernünftigere ist.

Anders ist die Verwertung des Walfisches zur Winterszeit, eine Art der Verwertung, wie sie auch nur in Ost-Asien möglich ist. Dann wird nämlich der Wal mit Stumpf und Stiel bis auf die Knochen hinunter in Streifen geschnitten, diese werden an der Luft getrocknet, dann einfach in den Schiffsbauch gepackt und nach Japan verschifft, wo sie die tägliche Nahrung des Japaners bilden, der sie zu seinem Reis ißt. Auch in China findet getrocknetes Walfischfleisch einen nicht kleinen Markt. Das Fleisch verhärtet sich mit der Zeit ziemlich, löst sich aber beim Kochen wieder zu einer angenehmen Weichheit auf.

Übrigens geht es mit dem Vorurteil der Kulturmenschheit gegen Walfischfleisch gerade so, wie mit dem Vorurteil gegen Schnecken, Austern und Pferdefleisch. Es ist eben ein Vorurteil. Zumal frisches Walfischfleisch kann zubereitet werden genau wie Kalbfleisch und schmeckt auch so ähnlich, sodaß man durchaus nicht nötig hat, sich zu entsetzen, wenn man hört, daß es Leute giebt, die Walfischfleisch essen können. Man braucht ja nicht gleich Tran zu trinken, wie die Grönländer, obgleich auch hier das Klima der Vater des Gedankens gewesen sein mag, und vielleicht auch wir, ohne uns zu ekeln, Tran trinken würden, wenn wir in die Lebensbedingungen der Eskimos hineingestellt würden.

* * *

Wir essen ausgezeichnet zu Mittag bei dem deutschen Ingenieur, dem Direktor der Station Gaidamak, Herrn Sommermeyer. Die Hauptspeise bildet Rehbraten, und die Hausfrau entschuldigt sich, daß sie in der Eile leider absolut nichts anderes hat bekommen können, nur Rehbraten, man denke — „nur" Rehbraten! Als ob die Rehe nur so auf dem Hühnerhofe herumliefen! Beinahe ist es so, wenigstens sollen sie im benachbarten Walde — notabene richtiger Urwald — in reicher Zahl vorkommen, ebenso Hirsche. Der Wildreichtum dieser Gegend soll überhaupt an das Fabelhafte grenzen. Die Umgebung ist der reine Park sowohl für Rehwild wie für Rotwild. Freilich habe ich persönlich bei einem abendlichen Pürschgange keinen Schwanz gesehen, aber ich muß dabei bemerken, daß mir, als ich auszog, gerade eine alte Chinesin begegnet ist; daher mein Pech! Es soll aber trotzdem Tatsache sein, daß der Wald von Wild

wimmelt. Das führt zu folgender Anomalie. Bekanntlich müht sich die russische Regierung mit der Kolonisation dieser Gegenden ab. Nun ist aber der russische Bauer alles andere eher, als ein Kolonisator. Hat er heute sein Stück Brot, seinen Thee, sein Stück Zucker, an dem er knabbert, und seinen getrockneten Fisch, so denkt er nicht an das Morgen, er lebt in der Tat ein christlich beschauliches Leben, indem er nicht für den anderen Tag sorgt, sondern es macht wie die Vögel unter dem Himmel. Das gilt auch für Sibirien, wohin doch schließlich noch die besseren und thatkräftigeren Elemente ziehen, da der Entschluß auszuwandern an sich schon eine



Böttcherei in Gaidamak (S. 141).

gewisse Initiative voraussetzt. Der Ansiedler bekommt von der Regierung ein ziemlich großes Stück Land überwiesen. Er baut sich darauf zuerst sein Blockhaus aus den Bäumen, die er fällt, dann ißt er das auf, was er mitgebracht hat, und wenn das zu Ende ist, fängt er schließlich allmählich an, sein Land nutzbar zu machen. Da kommt ihm nun der freundliche Chinese zu Hilfe. Dieser ist in den östlichen Teilen Sibiriens der eigentliche Landmann und Gärtner in unserm Sinne. Der russische Bauer kennt keine Gemüsezucht, sein Verständnis geht über die paar Früchte seines heimischen Landbaues nicht hinaus, und er lernt sehr schwer. Der Chinese ist der vom Russen hier Enterbte, und trotzdem schlägt er seinen Unterdrücker mit friedlichen Waffen. Er pachtet dem Russen von seinem Gute ein Stück Land ab, baut darauf Gemüse

und bringt es zur Stadt, wo er es um guten Preis absetzt. Der faule sibirische Bauer aber, anstatt sein Land selbst zu beackern, verpachtet es lieber parzellenweise an die Chinesen, zieht seinen Pachtpreis ein und legt die Hände in den Schoß oder verfällt aufs Jagen. Dabei kommt ihm nun auch wieder der Chinese zu Hilfe. Diesem gilt nämlich das noch mit Bast überzogene Geweih des Hirsches als ein wertvolles Heilmittel. Derartige Geweihe stehen sehr hoch im Preise, sie werden von den chinesischen Händlern mit 50—500 (!) Rubel bezahlt, je nach der Qualität. Daher nimmt der russische Ansiedler, wenn er nicht auch dazu noch zu faul ist, eine Flinte, geht in den Wald und schießt Hirsche, um ihnen das Geweih abzunehmen. Das Fleisch wird dann billig, sehr viel billiger als Rehfleisch verkauft. Hat er ein paar Hirsche geschossen, so hat er genug Geld, um ein Jahr zu leben, legt sich auf die Ofenbank, trinkt seinen „Tschai" und knabbert Zucker dazu. Das ist der Durchschnittsbauer in dieser Gegend. Natürlich giebt es auch intelligente Russen mit Initiative, die es zu etwas bringen. So ist einer auf den schlauen Gedanken gekommen, sich Hirsche einzufangen und in ein großes Gehege einzusperren. Hier leben die Tiere ohne jede Pflege, d. h. wie in der Freiheit. Der Bauer tut nun nichts weiter, als dem Hirsch zur gegebenen Zeit die Geweihe auszubrechen. Das wiederholt er jedes Jahr und hat so von seinem Hirschbestand eine recht erhebliche Rente, die sich auf manches Tausend Rubel im Jahr belaufen kann.

* * *

Die Arbeiter, die in Gaidamak beschäftigt werden, sind Russen, Chinesen und Koreaner. Diese Zusammensetzung ist typisch für die Provinz Primorskaja, d. h. die Provinz an der See, östlich vom Ussuri. Der relativ wertvollste von diesen Arbeitern ist der Chinese, dann kommt der Russe, soweit er nicht gelernter Arbeiter ist, was die wenigsten sind, zuletzt kommt der Koreaner. Dieser ist der schwächlichste und am wenigsten widerstandsfähige. Die Zahl der Koreaner, die in Südsibirien wohnen, ist recht bedeutend. Es sind meistens Leute, die in irgend einem der zahlreichen Bürgerkriege konskribiert wurden, über die Grenze gingen, bei den arbeiterbedürftigen Russen ein Asyl fanden und nun nicht zurückkehren dürfen, ohne die Todesstrafe zu gewärtigen. Sozial stehen sie niedriger als die Chinesen, wenigstens wenn man nach der Arbeit gehen soll, die sie verrichten. Den Chinesen aber stelle ich als Arbeiter deshalb höher als den Russen, weil er wesentlich anstelliger und fleißiger ist als dieser und jedenfalls für sein niedrigeres Gehalt relativ weitaus mehr Arbeit leistet, wenn auch die objektive Arbeitsleistung beim Russen etwas höher sein kann — was freilich auch noch keineswegs feststeht. Jedenfalls aber hat der Chinese dem Russen gegenüber den großen Vorzug, daß er nicht trinkt und daher ein sehr regelmäßiger Arbeiter ist. Als einen ganz außerordentlichen Luxus empfindet er es bereits, daß er an einem von sieben Tagen in der Woche nicht zu arbeiten braucht.

Von gelernten russischen Arbeitern befinden sich zur Zeit nur drei Fischer aus Odessa in Gaidamak, die nach Sachalin zu gehen im Begriffe sind, um dort den Heringsfang einzurichten. Das einzige, worin schließlich jeder Russe etwas erfahren ist, sind Holzarbeiten. Das ist aber auch notwendig in einem Lande, in dem man sich alles selbst zurechtschustern muß, das Haus, den Spaten und den Pelz. Da ist die Not oft der beste Lehrmeister, als Schüler stehen freilich

die Chinesen den Russen nicht nach. In der Böttcherei arbeiten z. B. ausschließlich Chinesen. Europäische Arbeiter können nicht fleißiger und sorgfältiger sein als sie. Freilich heißt es aufpassen, daß sie ihre Sache richtig machen, denn mit gelernten Böttchern können sie es natürlich nicht aufnehmen.

Im Blockhausbau dagegen sind die Russen Meister. So hatten sich die Fischer ein vollständiges schönes großes Holzhaus gezimmert, das auseinandergenommen, in den Bauch des „Alexander" gepackt wird und nach Sachalin geht, wo es in etwa zwei Tagen wieder aufgebaut wird und den Fischern und dem Fischereidirektor nebst seinem Buchhalter und dessen Frau zur Wohnung dienen soll.

* * *

12. Juli.

Morgen früh um 4 Uhr soll nun wirklich die erste Walfischjagd stattfinden. Ob sie Erfolg haben wird, ist noch die Frage, da der Wäler den Aufenthaltsort der Wale innerhalb der Aufenthaltszone erst herausfinden muß. Ich siedle also mit meinen sieben Sachen bereits heute Abend auf den Wäler „Nikolai" über, wo mir der Kapitän seine Koje einräumt. Dieser kleine Dampfer ist trotz seines kleinen Inhalts von nur etwa 80 Tons schon einer der größten Walfischjäger, die es giebt; die anderen Walfischjäger sind meist kleiner, auch diejenigen, die an der norwegischen Küste in Gebrauch sind. Früher wurde die Walfischjagd sogar nur in kleinen Booten unternommen. Man versuchte an den Fisch dicht heranzukommen, um ihm so die Harpune mit der Hand in den Leib zu stoßen. Jetzt ist diese Art des Walfischfanges veraltet und kommt höchstens noch in dem Falle zur Anwendung, daß der Walfisch nicht sterben kann und zu lange herumzappelt. Dann wird wohl ein Boot ausgesetzt, von dem aus ihm der Gnadenstoß gegeben wird. Heutzutage benutzt man zum Schleudern der Harpune eine Kanone, die vorn am Bug des Schiffes aufgestellt ist.

Der „Nikolai" ist natürlich in allen seinen Teilen ausschließlich für seinen Spezialzweck gebaut. Vorn führt er die dicke grau angestrichene Kanone, die vom Schießer leicht an einem Handgriff gedreht und gewendet werden kann, so wie es notwendig erscheint. Die Kanone ist bereits geladen, oben sieht die Spitze der Harpune aus ihr heraus, und das dicke Tau, an dem die Harpune befestigt ist, wickelt sich um eine Dampfwinde, die dem Zwecke dient, dem geschossenen Fisch „Leine zu geben" oder ihn heranzuziehen. Das Tau verschwindet im inneren Schiffsraum, wo es sorgfältig zusammengerollt liegt, lang genug, um dem Wal auf mehr denn 100 Meter nachzugeben, wenn er, von der Harpune getroffen, in die Tiefe saust. Das interessanteste Instrument an der ganzen Maschinerie ist wohl die Harpune selbst. Sie hat das ansehnliche Gewicht von über 50 Pfund und besteht zunächst aus einem dicken Eisenstab, der genau in die Kanone hineinpaßt, jedoch eine seiner Länge entsprechende Öse besitzt, in der sich ein eiserner Ring hin- und herschieben läßt. Beim Laden wird dieser Harpunenstiel in die Kanone hineingeschoben, während der Ring, der sich nach der Harpunenspitze zu verschiebt, außerhalb der Kanone bleibt und das befestigte Tau hält. Beim Schuß rutscht dann der Ring bis an das äußerste Ende der Harpune. Die Spitze der Harpune besteht aus nichts anderem, als einer spitz gearbeiteten Granate aus Gußeisen, mit Pulver gefüllt und

mit Zündschnur versehen, welche auf den eigentlichen Harpunenrumpf aufgeschraubt wird. An diesem befinden sich die Widerhaken, die während des Schusses zusammengeschnürt sind. Die Schnur wird jedoch beim Eindringen in den Wal abgestreift, und sobald der Wal anzieht, spreizen sich die Widerhaken auseinander. Dadurch wird zugleich die Zündschnur der Granate angezogen, die Granate platzt im Wal und tötet ihn im allgemeinen schnell, weniger durch die Granatsplitter, die dem Wal das Innere zerreißen, als durch den gewaltigen Druck, den die Pulvergase im Leib des Tieres ausüben. Freilich, der Wal ist ein kräftiger Geselle, oft sitzt die Harpune nicht am richtigen Ort, und die Granate platzt daher nicht in der Nähe der Lebensorgane. So kommt es vor, daß der Fisch noch lange im Wasser herumarbeitet. Er wird dann durch das Tauen müde gemacht, erhält Leine, soviel er haben will, jedoch wird die Leine in Zwischenräumen langsam wieder angezogen, genau so wie man beim Angeln einen großen Fisch müde machen muß, ehe man ihn herausziehen kann, nur mit dem Unterschied, daß hier alles mit Dampfwinden geht, was dort leicht die Hand ausführt. Ist der Wal müde gemacht, so wird er, wenn er nicht von selbst stirbt, auf die vorhin beschriebene Weise mittels einer Lanze abgestochen. Ein gut geführter Stoß ins Herz tötet ihn fast immer auf der Stelle. Ist der Fisch tot, so wird er mit Tauen herangezogen und längs einer der Seiten des Schiffes befestigt, mit dem Schwanz nach vorn. So wird er nach der Station gebracht, kommt auf den Flensplan und dann in den Kessel.

Abgesehen von den Einrichtungen für den Walfang ist der „Nikolai" ein kleiner Dampfer, wie jeder andere, nur daß er außer für die Kohlen, die er selbst braucht, keine Vorrichtungen zur Aufnahme von Ladung besitzt. Der übrigbleibende Raum ist ausschließlich für die Bequemlichkeit der Schiffsbesatzung eingerichtet. Und was diese Einrichtungen anlangt, so läßt sich nicht leugnen, daß sie einer Privatyacht Ehre machen würden, mit der man sich auf eine Reise um die Welt begeben könnte. Die Kajüteneinrichtung ist fast elegant und leidet überhaupt keinen Vergleich mit derjenigen des „Alexander". Diese Eleganz ist den Männern auch wohl zu gönnen, die dieses kleine Schiffchen jahraus jahrein als ihr Haus betrachten müssen. Der Kapitän ist Deutschrusse, der eigentliche Walschießer ein Norweger. Er ist neu an Bord, ebenso der Kapitän, der früher Steuermann auf dem „Alexander" war.

Es ist recht fraglich, ob wir morgen bereits einen „schweren Jungen" einbringen können, denn erstens weiß man nicht, wo sich die Wale gerade aufhalten, zweitens weiß man nicht, ob der neue Kapitän sie gleich finden wird, und drittens weiß man nicht, ob der neue Schießer den Wal, wenn wir ihn finden, auch gut schießen wird. Morgen Abend um diese Zeit werden wir bezüglich dieser drei Punkte schon etwas besser unterrichtet sein.

* * *

An Bord des „Nikolai", 13. Juli.

Es ist morgens 8 Uhr. Da weckt mich der Kapitän. Wir sind schon über 20 Meilen gefahren und kommen nun in die Region, wo man Walfische finden kann, wenn man Glück hat. Ich frage sofort besorgt, ob man schon welche bemerkt hat, aber der Kapitän lächelt mit stoischer Ruhe und meint, so schnell ginge es nun doch nicht. Gut, wir frühstücken also gemächlich, dann stellt

man mir einen Feldstuhl auf die Kommandobrücke, drückt mir ein Fernglas in die Hand, und wir suchen die weite See ab. Hier und da fliegt eine Kette wilder Enten auf, andere lassen uns ganz nahe herankommen und tauchen dann plötzlich unter, um wieder in die Höhe zu kommen, wenn wir vorbei sind. Bisweilen äfft uns ein Baumstamm, der im Wasser schwimmt und aussieht wie ein Walfisch, einmal macht sogar der Walfischschießer ein interessiertes Gesicht. Dazu ist er nämlich deshalb berechtigt, weil er an jedem Fisch, den er schießt, mit so und



Walschießer und Kanone, fertig zum Schuß (S. 141).

soviel Prozent Schußprämie beteiligt ist. Er schaut lange durch sein Glas, ich durch das meinige, und wahrhaftig, dort hinten ganz in der Ferne, da springt etwas fischähnliches immer aus dem Wasser, eine ganze Herde, vermutlich Walfische! Ich will mich aber nicht blamieren und schweige daher lieber über meine Beobachtung still, habe auch schließlich ganz Recht damit. Denn wie wir näher kommen, ist es eine Herde harmloser Delphine. Merkwürdig, ich sehe heute überall Walfische wimmeln, jeden Knüppel, der auf dem Wasser schwimmt, halte ich zuerst für einen Wal. Schließlich dauert die erfolglose Beobachterei und Späherei schon stundenlang. Sie fängt allmählich an, ermüdend zu wirken.

Wir steuern auf Askold los, eine Insel mit einem in der Gegend allgemein bekannten Leuchtturm. Die Insel besteht eigentlich nur aus einem Bergkegel, worauf der Leuchtturm thront. Heute liegt ein Wolkenschleier um den Gipfel des Berges, unten aber ist es hell. Diese Situation soll häufig vorkommen. Da giebt es nun manchen Spaßvogel unter den Kapitänen, der den Leuchtturmwächter necken will. Bekanntlich muß der Leuchtturmwächter Signalschüsse abfeuern und das Nebelhorn blasen lassen, wenn Nebel ist und er eine Schiffspfeife hört. Ist nun unten ganz klares Wetter, während der Leuchtturmwächter im Nebel sitzt, dann bläst der spaßige Kapitän mit der Dampfpfeife, und es dauert nicht lange, so fängt das Nebelhorn zu tuten und die Kanone zu donnern an. Dann tutet der Kapitän wieder, und die Antwort erfolgt Schlag auf Schlag. Der arme geneckte Leuchtturmwächter plagt sich oben in treuer Pflichterfüllung ab, und der Nickel von Kapitän lacht sich ins Fäustchen. Das sind Seemannsscherze, die vielfach vorkommen, und die nun jedem Passagier, der in die Nähe von Askold kommt, immer wieder von neuem vorgesetzt werden.

Es ist schon 1 Uhr und wir haben immer noch keine Walfischfontäne gesehen. Der Kapitän meint daher, wir wollten nur nach unten gehn und zu Mittag essen, auch ein Vorschlag, der sich hören läßt. Nur der Schießer bleibt auf der Brücke. Wir nehmen also in der Kajüte unsere Sakuska ein und machen uns dann über die vorzügliche Kohlsuppe her. Sie schmeckt ausgezeichnet, und ich will mir eben einen zweiten Teller auffüllen. Da ... plötzlich stoppt die Maschine. Der Kapitän springt auf Deck, ich ihm nach — der Schießer hat einen Wal gesehen! Also doch! Noch sehen wir, wie das Wasser an der Stelle in die Höhe quillt, an der der Wal soeben in die Tiefe getaucht ist. Wir warten also eine Weile, und wirklich, nach ungefähr einer Minute kommt er etwa fünfzig Meter von uns entfernt wieder in die Höhe. Die hohe Rückenflosse schneidet langsam den Meeresspiegel, der Wal gleitet bisweilen in langen sprungartigen Bewegungen halb aus dem Wasser heraus, ein- bis zweimal spritzt er eine hohe Wasserfontäne, deren Pfeifen man bis zu uns hin hören kann, senkrecht in die Höhe, das Wasser, das er mit den Fischen zusammen in seinen gewaltigen Rachen genommen hat. Die Maschine des Schiffes läuft jetzt wieder, der älteste Matrose steht am Steuer und ruft seine Befehle durch ein Sprachrohr nach der Maschine hinunter, der Schießer steht schußfertig an seiner Kanone. Unsere Absicht ist, uns möglichst nahe an den Fisch heranzupürschen. Aber schon ist dieser wieder mit einem Hochschnellen seiner Schwanzflosse in die Tiefe gegangen, um sich das Maul mit neuer Nahrung zu füllen. Die Maschine stoppt von neuem, und wir warten, bis er wieder in die Höhe kommen wird. In die Höhe kommen muß er nach gewisser Zeit, denn er ist ein Säugetier, atmet mit Lungen, und zwar nicht durch Kiemen, sondern wie jedes andere Säugetier durch den Rachen. Nach einer Weile wird er denn auch richtig wieder sichtbar. Wieder schallt ein Befehl in den Maschinenraum, die Maschine läuft, und wir nähern uns dem Wal; aber ehe wir auf Schußweite heran sind, geht er auch schon wieder in die Tiefe.

Schußweite sind ungefähr fünf bis zehn Faden, nicht mehr. Ehe man nicht auf Schußweite an den Wal heran ist, hat das Schießen keinen Sinn. Heranzukommen, das ist die Kunst, und zwar muß man, um einen sicheren Schuß zu haben, von der Flanke an den Wal herankommen. Dieses ist, wenn die Wale in Rudeln auftreten, im allgemeinen nicht so schwer, weil

man bei einem der Wale immer zum Schuß kommt. Hier haben wir es aber mit einem „Bummler" zu tun, der allein seinen Weg zieht und daher natürlich auch aufmerksamer ist, als die Wale in Herden. Das Herankommen an einen solchen einzelnen Wal erfordert meistens eine unendliche Geduld, wenn es überhaupt möglich ist.

Man sieht also, daß auch die Walfischjagd selbst dann noch eine große Geduldsprobe sein kann und viel Ruhe und Aufmerksamkeit erheischt, wenn man den Wal schon glaubt sicher in der Tasche zu haben, vorausgesetzt, daß man so große Taschen hat. In unserem Falle nun treiben wir uns nahezu zwei Stunden umeinander herum. Immer wieder taucht der Koloß aus der Tiefe herauf, immer von neuem durch einen energischen Befehl in den Maschinenraum annonziert, aber immer wieder kommt er an einer Stelle heraus, die einen noch größern Zwischenraum zwischen ihm und dem Wäler läßt, als zuvor. Zu guter Letzt fängt es auch noch an zu regnen, und das Resultat ist, daß trotz aller Bemühungen diese erste Jagd zu Wasser wird. Man sieht noch einmal die charakteristische Fontäne, dann verschwindet der Wal wieder in der Tiefe und wird nicht mehr gesehen.



Wladiwostok: Internationaler Kram-Markt (S. 155).

Na, nun weiß ich doch wenigstens aus eigener Anschauung, wie's gemacht werden muß, wenn man einen Walfisch schießen will. Das nächste Mal kann ich's auch.

Trotz dieses immerhin nur teilweisen Erfolges haben wir heute doch noch eine andere interessante Jagd, die fast eine Walfischjagd hätte sein können. Auf der Nachhausefahrt gewahren wir nämlich eine Anzahl sehr großer Fische im Wasser. Meistens zeigen sie durch ihre mächtige Rückenflosse, die aus dem Wasser herausragt, ihren Standort an. Aber Wale sind es nicht. Dazu sind sie nicht groß genug, wenn auch immerhin dreißig und mehr Fuß lang, auch fehlt ihnen die charakteristische Fontäne. Der Walschießer hat jedoch diese Fische in seinen heimatlichen Gewässern niemals gesehen, und sie bieten ein recht gutes Objekt, um sich mit der Kanone, die er noch nicht ausprobiert hat, etwas einzuschießen. Der Tag ist sowieso für eine weitere Waljagd verloren, weil der Kapitän Ordre hat, mich am Abend wohlbehalten wieder nach der Station zurückzubringen, gleichgiltig ob mit, ob ohne Wal. Infolgedessen steuern wir einen dieser Fische an, was er sich auch ziemlich gleichgiltig gefallen läßt. Wir kommen auf wenige Faden an ihn heran, die Kanone kracht, die Leine rollt sich aus, und die Dampfwinde beginnt zu arbeiten. Aber kein Gegenzug erfolgt. Schließlich wird die Harpune aus dem Wasser gezogen, sie ist bedeckt mit Fleischfetzen, die Granate ist krepiert. Getroffen wurde also. Aber der Fisch ist verschwunden. Vielleicht war er zu klein

für das schwere Geschoß, vielleicht war sein Fleisch zu weich und hielt die Explosion der Granate nicht aus, sodaß die Widerhaken der Harpune nicht fest fassen konnten; jedenfalls bleibt das Wie und Wo verborgen. Die Kanone wird zum zweitenmal geladen. Zum zweitenmal wird eines dieser Seeuntiere angesteuert, wieder mit gutem Erfolg. Wieder kracht der Schuß, wieder zischen die Wogen und wieder verschwindet der Fisch auf Nimmerwiedersehen. Leider passiert bei dieser Gelegenheit ein kleiner Unfall, die Granate platzt, ehe sie in den Körper des Fisches eindringt. Die Harpune muß aber trotzdem im Fischkörper gewesen sein, denn sie bringt wieder Fleischfetzen mit herauf. Nun verschwört sich aber der Schießer hoch und teuer, kein Pulver mehr an diese Sorte Walfische zu verschießen. Wie wir später erfahren, hat er wahrscheinlich auf sogenannte Schwertfische geschossen, die der Familie der Delphine angehören, also den gezähnten Walen. Mit Einbruch der Nacht treffen wir wieder in Gaidamak ein. So endet meine erste Walfischjagd resultatlos. Freilich, der Tag war schlecht gewählt, es war der — 13. im Monat!

* * *

11. Juli.

Über Jahr und Tag wird die Gesellschaft den ganzen Walfischbetrieb in andere Bahnen gelenkt haben. Bereits im Herbst dieses Jahres (1901) begiebt sich der Direktor der Station Gaidamak, Herr Sommermeyer, nach Hamburg, um den Bau beziehungsweise Umbau eines großen Schiffes zu überwachen, das gewissermaßen als schwimmende Walfischstation gedacht ist, ein Fabrikschiff auf hoher See. Es wird das erste Schiff dieser Art werden, das in der Welt existiert, und alle die Etablissements in sich vereinigen, die es auf der Walfischstation giebt, vielleicht nur mit Ausnahme der Faßfabrik. Die Maschinerie wird geliefert von der Fabrik von Friedrich Krupp in Essen. Das Deck des Schiffes wird als Flensplan eingerichtet. Das Flensen des Fisches geschieht natürlich mittels Maschinen, und zwar wird kaum ein Fetzen des Walfisches über Bord gehen, da alles seine Verwendung und sofortige Verarbeitung findet. Dieses Fabrikschiff soll, so wird von Krupp garantiert, die gesamte Verarbeitung eines Wales in der unglaublich kurzen Zeit von zwei Stunden ermöglichen. In dieser Zeit wird also der Wal, nachdem er auf den Flensplan, d. h. an Deck gezogen ist, zerschnitten, die weichen Teile werden zerkleinert, auf mechanischem Wege nach den Kesseln geführt, hier gekocht, und der Tran wird nach dem Sieden sofort in Fässer gefüllt. Die ausgekochten und wohl zum Überfluß auch noch ausgepreßten, jedenfalls vollständig entölten Restbestandteile werden in die Trockenkammer gebracht, gemahlen und in Tonnen gefüllt, um später als Dungmittel Verwendung zu finden. Dasselbe geschieht mit den Knochen. Diese kommen zunächst unter gewaltige Walzen, die sie zermalmen, bis schließlich nichts als ein dicker Brei übrig bleibt. Aus diesem Brei wird auf chemischem oder mechanischem Wege der darin befindliche Tran extrahiert, schließlich kommt auch das Mehl in den Trockenapparat und wird als Knochenmehl in Tonnen geschüttet. Die Tonnen werden geschlossen und kommen sofort versandfertig in den Laderaum. Und das alles spielt sich ab in einem Zeitraum von nur zwei Stunden. Die Wäler haben also gar nicht nötig, immer nach der Station zurückzufahren, wenn sie einen Wal geschossen haben, brauchen ihn auch nicht erst fest zu machen, sondern schleifen ihn im Wasser gleich nach dem Fabrikschiff hin, das natürlich inmitten der Hauptschußzone stationiert wird, und dieses nimmt den Wal dann an Bord.

Soviel mir bekannt ist und ich darüber dem nachkommen konnte, gehören die Wale, die für die Gegend an der Ostküste Sibiriens in Frage kommen, zu der Gruppe der Finwale. Die Russen selbst behaupteten, es seien dieselben Wale, wie sie in Norwegen gefangen würden. Dazu würde auch passen die Kürze und Stärke der Barten, die im Durchschnitt einen Meter nicht erreichen, sowie ferner die von mir selbst beobachtete Tatsache, daß der Wal während des Auftauchens nicht öfter als zweimal, gewöhnlich aber nur einmal bläst. Die Walfischstation Gaidamak dürfte im wesentlichen eine Kopie der norwegischen Walfischstationen sein, wie sie genauestens in Band 6 der Abhandlungen des deutschen Seefischereivereins*) beschrieben worden sind. Die besteingerichtete Station ist Gaidamak, sie kommt jedoch, wie gesagt, für den Walfang nur im Hochsommer und Herbst in Frage. Im Winter, wenn die Wale nach Süden gehen, folgt ihnen der Walfang nach der koreanischen Küste, wo gleichfalls eine Walfischstation besteht, die indessen einen mehr provisorischen Charakter hat und ausschließlich für das Flensen der Wale eingerichtet ist. Diese Station trägt gewissermaßen den Charakter einer fliegenden Station, da sie verlegt zu werden pflegt je nach dem Standorte der Wale. Irgend welche Vorrichtungen zur Gewinnung von Tran giebt es dort nicht, sondern die im Winter gefangenen Wale werden nur ans Ufer gebracht, zerschnitten, Fleisch und Speck wird in Tonnen eingesalzen und nach Japan verschifft, wo es als Nahrungsmittel dient. Die Knochen des Wales werden gleichfalls direkt nach Japan verfrachtet und dort abgesetzt. Den Verkehr zwischen den Wälern und den japanischen Häfen, woselbst japanische Kaufleute auch wiederum die Abnehmer sind, vermittelt das Transportschiff „Alexander". In japanischen Häfen unterhält die Gesellschaft des Grafen Keyserling keine besonderen Stationen, die Schiffe gehen nur hin und wieder dorthin, um Frachten einzunehmen oder um docken zu lassen. Dagegen besitzt die Station Gaidamak die vollständigen Einrichtungen einer gut geleiteten norwegischen Station, vorläufig allerdings noch mit Ausnahme der Düngemittelfabrik. Der Transport der unzermahlenen Knochen wird jedoch nur sehr nebenbei behandelt. Auf der Station selbst liegen gewaltige Haufen von Walknochen aufgestapelt, die einer späteren Verarbeitung und Zermahlung noch harren. Vermutlich wird überhaupt eine besondere Guanofabrik auf Gaidamak nicht angelegt werden, da diese durch das künftige große Fabrikschiff ersetzt werden wird, das voraussichtlich auch die in Gaidamak noch lagernden Knochenvorräte gelegentlich mit verarbeiten wird. Die Station Gaidamak verfügt außer über die Vorrichtungen für das Zerschneiden der Wale und für die Trangewinnung, außer der Böttcherei und den Wohnungen für Beamte und Arbeiter noch über eine Darre zur Trocknung des zur Faßfabrikation verwendeten Holzes, sodann über eine Schmiede, die im wesentlichen der Herstellung von Granaten und Harpunen dient, ferner über eine kleine Fabrik zur Herstellung von großen Zinngefäßen, die an Stelle der Fässer zur Verwendung kommen. In dieser Fabrik werden sämtliche vorkommenden mechanischen Arbeiten hergestellt; es ist das notwendig auf einer Station, die so vollkommen vom Verkehr mit der Außenwelt abgeschnitten ist wie Gaidamak. Ferner befindet sich dort ein Sägewerk, das dauernd in Tätigkeit ist, um die groben Holzarbeiten vorzunehmen. Der Kraftantrieb erfolgt durch den Dampfkessel der mechanischen Werkstatt. Das Personal

*) Verfasser Professor Dr. Henking in Hannover.

von Gaidamak besteht aus dem leitenden Ingenieur (einem Deutschen), einem Buchhalter, einem Lagerverwalter, einem Böttcher (ebenfalls ein Deutscher), zwei Maschinisten, einem Mechaniker und etwa einem Dutzend russischer Arbeiter. Die Gehälter der Europäer schwanken zwischen 300 und etwa 70 Rubel. Ferner sind auf der Station als Arbeiter tätig und ansässig etwa 30 Chinesen, deren Gehälter zwischen 15 und 30 Rubel schwanken, und etwa 10 Koreaner, die 10—20 Rubel bekommen. Die Gehälter verstehen sich monatlich. Der auf der Station gewonnene Tran wird zunächst durch den Transportdampfer der Kompagnie nach Wladiwostok verfrachtet und geht von dort aus fast ohne Ausnahme mit Schiffen der russischen Freiwilligen Flotte nach Odessa. Der Betrieb arbeitet zunächst, soweit mir bekannt ist, ausschließlich für Rußland, dasselbe soll auch geschehen nach Aufnahme des Fischereibetriebes, speziell des Herings- und Sardinen-, sowie des Lachsfanges. Besonders letzterer wird auf einen sehr starken Lokalmarkt zu rechnen haben, und die Überschüsse sollen nach dem europäischen Rußland verfrachtet werden. Indessen beabsichtigt die Gesellschaft, wenn ihre Unternehmungen im großen reüssieren, den Markt auch für die Heringe, Lachse und Sardinen auf das übrige Europa, speziell auch auf Deutschland und England auszudehnen. Die Zahl der erlegten Wale ist bisher noch ziemlich schwankend gewesen, immerhin dürfte der jährliche Fang auf der Station Gaidamak etwa 50 bis 80 Wale betragen. Über den Fang an der koreanischen Küste besitze ich leider keine Einzelheiten. Indessen ist hierbei zu berücksichtigen, daß die Gesellschaft auf eine verhältnismäßig noch junge Erfahrung zurückblickt, daß man vor der Hand noch viel experimentiert und vor allen Dingen noch nähere Studien macht über den Standort und die Häufigkeit der Wale. Der Betrieb selbst wird nach meinem Dafürhalten nicht besonders intensiv gehandhabt, man hat verhältnismäßig viel Zeit, und es werden manche Maßnahmen getroffen, die sich nachher als überflüssig erweisen. Es ist aber kein Zweifel, daß der Walfang, nachdem diese erste Periode überwunden ist, in Sibirien noch eine bedeutende Zukunft hat. Ein ganz besonderes Kapitel dürfte späterhin noch einmal der Fang des echten Grönlandwal bilden, der in der ochotzkischen See vorkommt. Dieser wird vor der Hand eigentlich nur von Amerikanern und zwar in der geschilderten Weise widerrechtlich betrieben. Bis er einmal von der russischen Gesellschaft, die das Privileg auch hierfür hat, aufgenommen und systematisch ausgebeutet werden wird, dürfte indessen noch mancher Tropfen Wasser den Amur hinunterlaufen.

*　　*

Wie schon erwähnt wurde, beabsichtigt die russische Fischereigesellschaft an der Küste von Sachalin auch Fischereibetrieb im großen einzurichten. Die Fische, welche hierfür in erster Linie in Frage kommen, sind Heringe und Sprotten. Wenn man als Unbefangener von dem Fischreichtum der Gewässer um Sachalin herum zuerst erzählen hört, glaubt man zunächst nicht an den Ernst des Gehörten, bis man Photographien und sonstige zuverlässige Beweise gesehen hat, die die Wahrheit der Angaben bestätigen. So ist es also eine Tatsache, daß zur Zeit des Heringszuges an der Südostküste von Sachalin, wenn ein Heringszug sich der Küste nähert, oft Millionen dieser Fische von den Wogen ans Land geworfen werden, dort liegen bleiben und

sich zu oft mannshohen Wällen aufstauen, die von den nach Sachalin deportierten russischen Verbrechern ins Meer geschaufelt werden müssen, damit sie die Luft nicht allzusehr mit Fäulnis erfüllen.

Auf den Kurilen und auf dem Sachalin gegenüberliegenden Nord-Yesso betreiben die Japaner den Heringsfang gleichfalls im großen. Aber dieser Fisch wird nicht etwa als Nahrungsmittel verwendet, sondern die Beute wird, nach vielen Millionen zählend, in große Siedekessel geworfen, in denen das Fett der Fische abgekocht und in Bottiche gefüllt wird, um in



Wladiwostok: Kreuzung der Swetlanskaja durch die Bahn (S. 155).

Japan, China und Korea als Bratöl zu dienen. Das ausgekochte Fleisch dagegen wird am Strande den Sonnenstrahlen ausgesetzt, getrocknet, auf Schiffe verladen und schließlich als Dung für die japanischen Reisfelder benutzt. Man bedenke, Hering als Düngemittel! Man kann ein Pud Heringe auf Sachalin kaufen für einen Rubel, ein Pud sind ungefähr vierzig deutsche Pfund. Die russische Kompagnie verspricht sich großen Erfolg vom Heringsgeschäft und hofft, auf dem europäischen Markt in Ehren bestehen zu können.

Auch Sprotten sollen in ungeheueren Mengen vorkommen, besonders an der nördlichen Küste Sachalins. In den nächsten Tagen wird der Fischereidirektor der Gesellschaft mit einer

Expedition von Odessaer Fischern nach Sachalin fahren, um die Vorarbeiten für die Aufnahme der Fischerei im großen Stile auszuführen.

Ich habe in Wladiwostok Gelegenheit gehabt, den sibirischen Hering zu probieren. Soweit ich meinem Heringsgeschmack vertrauen darf, ist es ein schöner fetter Hering, der den Vergleich mit der bei uns gewohnten Ware sehr wohl auszuhalten in der Lage ist.

Vielversprechend scheint mir auch der Lachsfang im Amur zu sein, den die Gesellschaft gleichfalls aufzunehmen gedenkt. Der Amur ist an sich einer der fischreichsten Flüsse der Welt, und der Sibiriak, der am Amur wohnt, entnimmt seine Nahrung zum überwiegend größten Teile dem Amur. Man hat dort Stör in großer Menge, der einen recht guten Kaviar liefert, von dem die Russen behaupten, er stünde dem Wolgakaviar an Güte wenig nach*). Zu gewissen Zeiten des Jahres wird jedoch die Bedeutung des Stör völlig in den Hintergrund gedrängt durch die Heere von Lachsen, die den Amur und seine Nebenflüsse zur Laichzeit hinaufziehen. Es kommen da drei Sorten vor, die zu verschiedenen Zeiten ziehen. Zuerst kommt eine große Sorte, die bis drei Meter erreicht, dann kommt eine kleine Sorte, die nur etwa eine Elle mißt und zuletzt schließlich eine Mittelsorte. Gefangen und gegessen werden sie alle drei, jedoch wird von dem ersten Zuge eigentlich nur ein kleiner Teil des Rückens verwendet, das andere wird getrocknet und als Hundefutter oder Dung benutzt. Die zweite Sorte soll feiner sein als die erste. Sie bildet eigentlich das tägliche Zubrot des Amursibiriaken. Die dritte Sorte schließlich, die mittellange, soll die feinste sein und unseren besten heimischen Sorten an Zartheit nicht nachstehen. Ich habe sie gegessen in allen Formen der Zubereitung, gekocht, gebraten, geräuchert und frisch mit Öl und Salz. Sie ist in allen Formen gleich edel und schmackhaft. Diese Sorte ist es vor allem, auf die man es abgesehen hat.

Um ein anschauliches Bild vom Reichtum des Amur an Lachsen zur Ziehzeit zu geben, will ich bemerken, daß die Amursibiriaken — ich rechne dabei das gesamte Flußgebiet des Amur ein — die Lachse nicht etwa mit vieler Kunst und großen Zurichtungen fangen, sondern sie bauen einfach vom Ufer aus wenige Meter lange Astverhaue oder Zäune in den Fluß hinein. Die Lachse werden auf ihrem Zuge von diesen Verhauen aufgehalten, und der Sibiriak bewaffnet sich mit einem Handnetz, mit dem er die Fische in sein Boot schöpft. Sie werden dann abgetötet, ausgenommen und in den Rauch gehängt oder auch nur getrocknet**).

Daß der Sibiriak einmal Hunger leiden könnte, erscheint bei diesem Lachsreichtum einfach als ausgeschlossen, und doch kommt es oft genug vor. Der Grund ist darin zu suchen, daß die Sibiriaken in ihrer nun einmal typischen Faulheit und Sorglosigkeit den ersten und zweiten Lachszug in der Hoffnung auf den dritten oft nicht genügend ausnutzen und dann schließlich zu kurz kommen, wenn dieser einmal nicht so reichlich ausfällt, daß davon der gesamte Wintervorrat gedeckt werden könnte.

*) Ich selbst habe am Amur späterhin Kaviar von wundervoller Qualität zu dem Spottpreise von einem Rubel für das Pfund gekauft.

**) Ich habe später auf den Amurdampfern gesehen, daß die Matrosen fast ausschließlich von Brot, Thee, einem Stück Zucker, das sie in den Mund nehmen, um darüberhin den Thee zu schlürfen, und diesem getrockneten Lachs lebten, manchmal noch eine frische Gurke dazu als Dessert. Auch sah ich, wie der Schiffskoch Störe von etwa 30 Pfund Gewicht für 15–20 Kopeken von den Fischern einkaufte.

Jedenfalls ist man nach alledem wohl zu der Annahme berechtigt, daß eine rationelle Fischerei auch hier Resultate fördern kann, die für europäische Anschauungen einfach unfaßbar sind. Wie ich höre, wird in kurzer Zeit in Wladiwostok eine Fabrik entstehen, die ausschließlich Fischkonserven zubereiten will. Wenn diese Fabrik richtig geleitet wird, so kann sie der europäischen ebenso wie der amerikanischen Konkurrenz schweren Schaden zufügen. Gerade der Osten ist ein Land, in dem unverhältnismäßig mehr Konserven genossen werden, als etwa bei uns, weil man sehr viele Artikel nicht frisch erhalten kann. Kommt nun eine heimische ostasiatische Konservenfabrikation, so wird diese, wenigstens im Fischgeschäft, zweifellos große Erfolge zeitigen können, und damit nicht genug, sie wird auch in der Lage sein, sich den europäischen und amerikanischen Markt zu erschließen.

Dieses letztere gilt in erster Linie von der Lachsfischerei und dem Heringsfang. War bisher dem Transport dieser Fische durch die Tropenreise ein unüberwindliches Hindernis in den Weg gelegt, so wird auch dieses Hindernis in kurzer Zeit gehoben sein, zwar nicht etwa durch die sibirische Bahn, da ihre Frachtsätze zu teuer werden würden, und sie im Hochsommer schließlich auch durch tropische Klimaten führt — tropisch wenigstens, was die Wärmegrade anlangt — wohl aber durch den Bau von Kühlschiffen, die eingerichtet sein werden wie die Schiffe, mit denen das herrliche australische Rindfleisch ebenfalls durch die Tropen und das Rote Meer in frischem Zustande nach England gebracht wird. Es ist wohl nicht zu viel gesagt, wenn man behauptet, daß dadurch unserer heimischen Fischerei eine starke Konkurrenz entstehen kann. Immerhin aber ist fraglich, ob die Gefahren, die hierin liegen, nicht reichlich dadurch aufgewogen werden, daß man im Lachs und im verbilligten Hering eine Bereicherung unserer billigen und gehaltvollen Volksnahrungsmittel erhält. Würde der Import von einer wohlwollenden Gesellschaft in die Hand genommen, die dabei nicht zuviel verdienen will, so erscheint es mir durchaus nicht als eine Utopie, wenn ich die Hoffnung ausspreche, daß der schöne sibirische Lachs bei uns zu einem billigen Volksnahrungsmittel werden möchte, trotz der Einwände der Delikateßwarenhändler. Die Vorbedingung dazu wäre freilich, daß eine ununterbrochene und regelmäßige Lieferung erfolgte, und das ist noch der Punkt, in dem selbst die beste russische Gesellschaft sterblich ist. So furchtbar schnell wird es mit dem neuen Volksnahrungsmittel also doch wohl nicht gehen.

3. Abschied vom Stillen Ozean.

15. Juli.

Die schönen Tage von Gaidamak sind nun vorüber! Seit heute morgen schwimmen wir wieder auf hoher See. Wir haben die Nacht an Bord geschlafen und alsdann auf der Kommandobrücke unseren Thee eingenommen. Gegen 9 Uhr morgens nähern wir uns bereits dem Bergeiland Askold, auf dem der Leuchtturmwärter schon wieder einmal in einer Nebelkappe sitzt, Nebelhorn bläst und Kanonenschüsse löst, während wir unten im herrlichsten Sonnenschein dahingleiten. Askold ist der Mündung des Küstenflusses Suiphun vorgelagert, der die geographische Grenze zwischen der sibirischen Küstenprovinz, der Primorskaja, und der chinesischen Mandschurei nach Süden hin bildet, wenngleich die politische Grenze weiter südlich ver-

läuft, und das Suiphunthal sowie die südlich unmittelbar an der Grenze von Korea gelegene Possietbai, die gleichfalls einen guten Hafen birgt, nach Sibirien mit einbezieht. Askold war in den Zeiten der russischen Eroberung dieser Gebiete die Hochburg der Chunghutsen, die von hier aus die russischen Ansiedler durch Raub- und Streifzüge beunruhigten und außerdem auf der Insel Gold gruben. Als aber die militärische Macht Rußlands an der Küste des stillen Ozeans erstarkte, wurde das Räubernest ausgenommen, und jetzt floriert hier ein Goldbergwerk, das einem Wladiwostoker Kaufmann Lindholm gehört und meines Wissens das einzige Goldbergwerk dieses Teiles Sibiriens ist, in dem nicht Alluvialgold, sondern Quarzgold gewonnen wird. Um die Arbeiten gegen räuberische Überfälle sicherzustellen und außerdem die in dem Bergwerk beschäftigten Arbeiter zu kontrollieren und im Zaume zu halten, ist eine militärische Schutzwache dort etabliert worden.

Bald sehen wir in nicht allzugroßer Ferne weißes von der Morgensonne beschienenes Gemäuer blinken, noch eine Wendung um eine Landspitze, und wir erblicken durch den sich öffnenden schmalen nach und nach breiter werdenden Spalt Teile des Panoramas von Wladiwostok auftauchen, bis wir in die enge Hafeneinfahrt selbst gelangen, und sich nun das ganze Bild entrollt, dessen Eindruck nur dadurch getrübt wird, daß wir genau wissen, wie sehr unsere Illusionen leiden müssen, sobald wir erst wieder in einer staubigen Troika über die Straßenlöcher holpern werden und vier Reichsmark bezahlen müssen, wenn wir den Staub wieder abbaden wollen. Das eigentliche Hafenbecken ist von den Russen mit dem schönen Namen „das goldene Horn" belegt worden. Die Wahl dieses Namens ist kein Zufall, man will an Konstantinopel erinnern. Es spiegelt sich darin eine Politik wieder, deren erster erfolgreicher Vertreter Peter der Große war, nach dem ja auch die Bai, an der Wladiwostok liegt, genannt ist, nämlich die Politik, dem kontinentalen Rußland Zugänge zur See zu schaffen. Der Hafen ist die Pforte zur weiten Welt. Darum erschuf Peter eine neue russische Hauptstadt an der Newamündung, daher erklärt sich das eifrige Bestreben Rußlands, sich durch den Bosporus einen Zugang zum Mittelmeere zu schaffen*), daher der Kampf mit England um einen Hafen am Persischen Golf, und daher das erfolgreiche Streben Rußlands nach einem Hafen am eisfreien Meer im fernen Ost-Asien. Ehe man an Port Arthur und Dalny dachte, bildete Wladiwostok die Erfüllung dieser Wünsche, und es ist auch seit dem Winter 1893 auf 1894 gelungen, das Fahrwasser des Hafens durch Eisbrecher offen zu halten, sodaß Rußland zur Not mit diesem Auslaß sich hätte zufrieden geben können. So erhielt Rußland hier im fernen Osten ein neues Konstantinopel gewissermaßen als vorläufige Abschlagszahlung auf seine Wünsche bezüglich des europäischen Stambul. Das Tertium Comparationis zwischen dem alten Konstantinopel und Wladiwostok, dem „Zwingost", scheint für den Fremden allerdings zunächst darin zu liegen, daß beide Städte von außen betrachtet herrlich und von innen betrachtet gräßlich sind.

Wir landen. Ich erkundige mich angelegentlich danach, ob etwa 3000 Kilometer Luftlinie von hier aus gerechnet westwärts im Quellgebiet des Amur oder der Schilka Regen gefallen ist. Man weiß noch nichts davon. Nun, dann einerlei, ich bin entschlossen zu reisen.

*) Natürlich spielen bei dem Drängen nach Konstantinopel in der Neuzeit auch noch andere Beweggründe mit.

Wenn der Regen mir nicht entgegenkommt, nun dann gehe ich ihm entgegen, wie Muhamed dem Berge. Unter keinen Umständen aber setze ich mich länger in Wladiwostok fest. Denn wenn ich mich einmal hinsetzen und warten will, dann kann ich das sicherlich ebensogut auch anderswo tun.

* * *

Nun geht's also ans Abschiednehmen! Ich kann nicht gerade behaupten, daß mir der Abschied von Wladiwostok schwer fällt. Aber so eine Priese Sentimentalität liegt dem Deutschen



Wladiwostok: Der Bahnhof (S. 155).

nun einmal im Blute, und in der Tat, ich habe in Wladiwostok eine ganze Menge Menschen, an die ich mich mit Freuden erinnern werde, und denen ich noch ein ehrliches „Dankeschön" und „auf Wiedersehen" zurufen muß. Also Abschiedsbesuche, hier ein herzliches Wort, dort wenigstens noch im Vorbeigehen ein flüchtiger Händedruck! Auch mein Lodzer Jude, der Gastwirt, bekommt einen Händedruck, trotzdem er mir auf meiner Rechnung einen Tag Logis und mindestens fünf Wodkas zuviel aufgeschrieben hat, die er sich aber lächelnd wieder abziehen läßt. In Rußland giebt man überhaupt jedem die Hand, wenn man nicht als unhöflich verschrieen werden will, und das will man doch nicht. Kommt man in ein Restaurant, wo man an 20 verschiedenen

Tischen 20 Bekannte sitzen hat, dann muß man an die 20 verschiedenen Tische herangehen und jedem der 20 verschiedenen Bekannten die Hand geben. Die Hand drücken und schütteln braucht man nicht. Das wäre zu anstrengend,— nur geben; auch wird es nicht übelgenommen, wenn man diesem die Hand hinreicht und sich unterdessen bereits nach jenem umsieht, der der Nächste sein wird. Mit einer gewissen Wehmut blicke ich allerdings, nachdem ich meine Sachen gepackt habe, in meiner „Nummer" umher, die mir während meines Aufenthaltes eine — ach so liebe Wohnung gewesen ist. Es sieht, nachdem meine Sachen fortgenommen sind, trostlos darin aus. Vier kahle getünchte Wände, eine eiserne Bettstelle mit einer Strohmatratze und einem unüberzogenen Keilkissen darauf, an der Wand ein Waschapparat ohne Wasser mit einer Blechschüssel darunter, dann ein roher Holztisch, einige in die Wand geschlagene Nägel, um daran die Kleider aufzuhängen, ein heruntergebrannter Lichtstumpf, ein leeres Glas für Thee- und Mundspülzwecke, in der Zimmerecke die obligate schwarze byzantinische Madonna auf Goldgrund gemalt und in einen vergoldeten Rahmen gefaßt, und auf dem Tische eine lange, sogar extralange Rechnung über meinen Aufenthalt. Dieses letztere Ausstattungsstück bildet den einzigen Unterschied im Aussehen meines Zimmers zu der Zeit, da ich es bezog, und jetzt, da ich es verlasse. Immerhin rührt mich der Anblick, und ich bin nachdenklich gestimmt, als ich meine Schritte nach der Straße hinunter lenke. Mit den Händen auf dem Rücken wandele ich hinauf zu den Höhen, an denen sich die Stadt entlangzieht, und steige höher und höher, bis ich schließlich eine Kuppe erreiche, die etwa ein halbes Tausend Fuß hoch über der Stadt liegt, und wo mich ein herrlicher Rundblick auf diese und auf das Meer fesselt. Ein Felsblock, der wie eine Bank geformt ist, lädt zum Platznehmen ein, und mit der warmen Nachmittagssonne im Rücken sitze ich auf meinem Steine und „denke Bein mit Beine . . ."

Stimmungsvoll ist das Bild zu meinen Füßen. Ohne Frage! Links das leicht gekräuselte Wasser des Hafenbeckens, rechts die Fläche der schon etwas lebhafteren Amurbai. Inmitten beider liegt die Halbinsel „Muravioff-Amurski", die die Stadt Wladiwostok trägt. Über die Landzunge, die das Goldene Horn abschließt, hinaus sieht man auf das dämmerige Stahlblau des offenen Meeres hinüber, und unmittelbar von mir reflektiert die Sonne ihre Strahlen an den hellen Wänden der baumlosen Inseln, die die Verlängerung der Halbinsel bilden. Links im Hafen liegen Kriegsschiffe und Handelsfahrzeuge, unter den letzteren tragen verschiedene fremdländische Flaggen, teils die deutsche, teils die japanische. Da unten links sieht man einen mächtigen Schiffsrumpf am Pier der „Freiwilligen Flotte" vertaut. Die übrigen Handelsschiffe, soweit sie nicht mit Hilfe von Leichtern löschen und daher im Hafen vor Anker liegen, haben an dem langen allgemeinen Quai verholt, der sich unmittelbar an die Bahnhofsbauten anlehnt. Die Kriegsschiffe ankern weiter innen im Hafen, eines befindet sich gerade zur Ausbesserung in dem großen Trockendock, das vollständig leergepumpt ist. Die Kriegsschiffe sind erst eben aus der Amurbai zurückgekehrt, wo sie manövriert haben, einer der mächtigen Panzer raucht noch innerhalb des Kanals, der durch eine der vorgelagerten Inseln hindurchgelegt ist, um die Amurbai und das eigentliche Hafenbecken miteinander zu verbinden. Unten am Strande aber wimmelt es von Menschen, Wagen und kleinen Booten. Einen Handelsdampfer, der kürzlich eingefahren ist, umlagern zahlreiche von Schantungchinesen geführte Passagierboote.

Kommen die Passagiere an Land, dann sind es wieder Chinesen, die ihnen die Koffer abnehmen und auf ihre kleinen zweirädrigen Karren verladen. Dazu gesellen sich koreanische Träger, die ihre Dienste anbieten, aber nicht soviel leisten können, wie die Chinesen. Koreaner sind daher auch durchschnittlich in den niedrigsten Stellungen beschäftigt als Hausdiener und Aufwäscher, Straßenkehrer und Knechte, während die Chinesen doch wenigstens Kellner, Kutscher, Diener und Kahnführer sind, also Arbeiten verrichten, die sozial höher eingeschätzt werden. Und dann ist es bei den Chinesen die Regel, daß sie es in verhältnismäßig kurzer Zeit zur Selbständigkeit bringen. Jedenfalls befindet sich der Kleinhandel, soweit er den Bedürfnissen der farbigen Rassen dient, größtenteils in ihren Händen, auch der Istwoschtschik kauft gelegentlich dem Chinesen etwas ab, und merkwürdigerweise sogar lieber als seinem eigenen Landsmann, der mit dem Chinesen als Budiker und Kleinkrämer, als Verkäufer von Stiefeln und Streichhölzern, von japanischem Selterwasser und von Band, Schnüren, Knöpfen, Nadeln u. s. w. in Konkurrenz tritt. So wogt und lebt und krabbelt es da unten am Hafen herum, und zu mir hinauf dringt nichts weiter als ein leichtes Summen und Surren, aus dem nur hin und wieder das Schreien der chinesischen Kulis, die einen Warenballen wuchten, oder ein abgerissener Akkord einer Mundharmonika, die ein russischer Fuhrmann vor dem Schankbrett seines Leibbudikers spielt, verstohlen hinaufschwebt. Die Hauptstraße entlang aber jagen die Droschken, hin und wieder sieht man einen Reitersmann, und jetzt nähert sich auch auf der Bahnstrecke langsam von der Amurbai her ein Zug, der beim Näherkommen in einem Erdeinschnitt dem Auge für einige Sekunden entzogen wird, alsdann die Hauptstraße auf gleichem Niveau schneidet und in den am Hafenbecken gelegenen Bahnhofskomplex einfährt. Die Stadt selbst sieht von hier oben ziemlich kahl aus, zwischen den einzelnen Häusern, soweit sie nicht in die Hauptstraße, in die Swetlanskaja, unter Ausnutzung des verfügbaren Raumes zusammengedrängt worden sind, ist auffallend viel Raum vorhanden. Weite Flächen, größtenteils Brachland, zum kleineren Teil bebaut, trennen namentlich in den höher gelegenen Stadtteilen die Häuser von einander. Auch sieht man von hier oben aus erst recht deutlich, wie wenig Steinbauten die Stadt doch eigentlich besitzt. Immerhin beeinträchtigt diese Wahrnehmung nicht den Gesamteindruck, den man von dem ganzen Bilde zu unseren Füßen erhält. Im Gegenteil, die meist hell gehaltenen Farben der Häuser, an denen nur das Hauptgebälk, die Fensterkreuze und -fassungen und die Läden grün bemalt sind, beleben das Bild, das höchstens an dem Mangel an natürlichem Grün leidet. Dafür tragen aber in einiger Entfernung die Höhen des Festlandes und auch einzelne Inseln Wald, und die in der Ferne dunkel schimmernden grünen Grasmatten kontrastieren mit den kahlen Höhen, an deren Hängen Wladiwostok aufgebaut, und von denen es umgeben ist. Ein findiger Franzose nutzt den Grasreichtum einer der in der Nähe des Hafens gelegenen Insel aus, indem er auf der Insel eine Rinderherde ausgesetzt hat und pflegt, die sich dort fast kostenlos unterhält und vermehrt. Auf diese Weise hat Wladiwostok stets frische Milch und gute Butter in der Nähe. Diese Konzernierung hat auch noch insofern ihr Gutes, als unter den Rindern der russischen Bauern vielfach Viehseuchen grassieren, die bei dem Mangel jeglicher umfassenderen Kontrolle zur Vorsicht im Gebrauch der von den russischen Bauern zu Markte gebrachten Milch und Milchprodukte zwingt. Durch die Isolierung soll nun der Viehbestand tatsächlich gesund erhalten worden sein.

Dem Landschaftsbilde würde noch ein wichtiger Teil fehlen, wollte man die zahlreichen Forts nicht erwähnen, von denen eines gleich über meinem Haupte sich erhebt, auf einem Hügel, der den meinigen noch um einiges überragt. Aber auch direkt vor mir blicke ich in eines der Forts hinein, ich unterscheide deutlich die Schildwache auf dem Wall. Auch auf den Höhen rings um das Hafenbecken herum, und weiter hin auf den Inseln — überall sieht man die scharfen Linien von Erdwällen und Glacis, hinter denen sich Batterien verbergen.

Auf dem Flaggschiff unten im Hafen ertönt ein Signal, unmittelbar darauf wiederholen es die anderen Kriegsschiffe, langsam gehen die Wimpel und Flaggen herunter. Es ist 6 Uhr abends. Auch die Handelsdampfer ziehen die Flaggen ein. Die Sonne scheint noch hell, sie meint es recht gut. Es ist ja auch Hochsommer, und Wladiwostok liegt auf derselben Breite wie Venedig und Nizza. Es dauert schon noch ein Weilchen, bis die Sonne da hinten im Suiphunthal, hinter den Bergen da drüben, deren Konturen und Tinten verschwimmen, weil man sie gegen das Licht betrachtet, hinuntersinkt, um den Leuten drüben weit im Westen zu leuchten, in Venedig und in Nizza und in Berlin und in St. Petersburg. Ja, wie spät ist es jetzt eigentlich da drüben, da drüben in Europa, bei unsern Lieben daheim? Abends um 6 Uhr in Wladiwostok — das ist nach Mitteleuropäischer Zeit ungefähr 9 Uhr morgens! In Petersburg ist es eine Stunde später, immerhin also beträgt der Zeitunterschied zwischen Petersburg und Wladiwostok zirka acht Stunden. Also ein Drittel des Tages! In acht Stunden erst hat Petersburg 6 Uhr abends. Man vergegenwärtige sich einmal, was es heißt, wenn in einem einzigen Reich, das überdies ein zusammenhängendes Land bildet, täglich acht Stunden lang hinter einander 6 Uhr abends ist.

* *
*

Ja, Rußland ist groß! Wenn die transsibirische Eisenbahn so zur Ausführung gelangt wäre, wie sie ursprünglich geplant war, nämlich an dem Norduser des Amur und der Schilka entlang, dann hätte die Strecke von Wladiwostok nach St. Petersburg 9877 Werst betragen, das sind, da ein Werst gleich 1,067 Kilometer ist, 10538,76 Kilometer direkte Bahnstrecke. Die Verbindungsstrecke durch die Mandschurei, die anstatt des Amurprojektes zur Ausführung gekommen ist, vermindert diese Zahl um mehrere Hundert, indessen ist die Entfernung auch dann noch über 10000 Kilometer. In der Tat, Rußland ist groß! Erstaunlich groß für unsere Begriffe! Man bewundert diese Größe, und der Russe selbst bewundert sie am meisten. Dieser Riesenleib ist es vor allem, dem Rußland sein Prestige in den Augen der Völker verdankt. Man staunt seine Größe an und verallgemeinert dieses Staunen auf das Ansehen Rußlands auch in andern Dingen, da das Verallgemeinern in Dingen, die man nicht gründlich kennt, nun einmal in der menschlichen Natur liegt. Aber man sollte Rußland doch nur so anstaunen, wie man etwa einen Menschen anstaunt, der einen besonders langen Leib hat, ohne daß man dabei an seine sonstige moralische und geistige Bewertung denkt. Sobald man sich aber von diesem rein äußerlichen Eindruck erholt und sich daran gewöhnt hat, daß diese Größe schließlich nichts anderes ist, als eine rein äußerliche Eigenschaft, wie beim Zwerg die Kleinheit, dann wird man vermutlich nach und nach dazu übergehen, den Riesenleib auf Herz, Nieren und Gehirn zu prüfen. Eine



Blick auf Wladiwostok (S. 151).

recht naheliegende Handhabe bietet bei dieser Prüfung aber gewöhnlich schon das Verhältnis zwischen Ausdehnung des Landes und Bevölkerungsdichte. In unserem Falle wirkt dann schon die Tatsache recht ernüchternd, daß Rußland in Asien wohl ein Drittel des Kontinentes besitzt, daß aber auf diesem Drittel nur ein Zweiundvierzigstel der Gesamtbevölkerung Asiens wohnt. Zum Vergleich sei China angeführt, das zirka ein Viertel des asiatischen Kontinentes einnimmt, und dabei die Hälfte der Bevölkerung Asiens beherbergt. Oder das Verhältnis anders ausgedrückt, auf einem Stück Land, auf dem in China 28 Personen wohnen, wohnt im russischen Asien erst eine Person. Hierbei ist das asiatische Rußland als Gesamtheit in Rechnung gebracht. Noch schreiender aber wird das Mißverhältnis, wenn wir nur Sibirien in Betracht ziehen. Die Landausdehnung Sibiriens umfaßt ungefähr drei Viertel des Gesamtbesitzes Rußlands in Asien, die Bevölkerung Sibiriens erreicht an Zahl jedoch knapp ein Viertel der Gesamtbevölkerung des asiatischen Rußland. Es wohnen daher auf demselben Fleck Erde, auf dem in Sibirien ein Mensch lebt, im übrigen asiatischen Rußland durchschnittlich neun Menschen. Wenn wir aber Sibirien mit China bezüglich seiner Bevölkerungsdichte in Verhältnis bringen, so ergiebt sich das Resultat von 1:252! Das Bevölkerungsverhältnis Sibiriens ist ungefähr so, daß auf etwa drei Quadratkilometer ein Bewohner kommt: Es leben im sibirischen Rußland nur knapp fünf Millionen. Der Statistiker Reclus verteilt diese fünf Millionen in seinem Werke „Die Erde und ihre Bewohner" auf nicht weniger denn 59 verschiedene Rassen, unter denen die Moskowiter der Zahl nach sogar die absolute Majorität behalten. Außerdem verteilt sich die Bevölkerung Sibiriens, die an Kopfzahl also ungefähr um anderthalb Millionen unter derjenigen Londons bleibt, nach den Religionen noch in griechische Katholiken, Schamanisten, Buddhisten, Muhamedaner, Juden und unklassifizierbare Heiden. Das Gehirn des Riesenleibes Sibirien ist also bei Lichte betrachtet recht winzig und heterogen, und es bedarf voraussichtlich noch eines ganz gehörigen Blutzuflusses aus Europa, bis dieses Bißchen Gehirn in der Lage sein wird, die riesigen Glieder normal zu regieren. Ob die transsibirische Eisenbahn, die ja die Hauptader dieses belebenden Blutstromes werden soll, diese Aufgabe faktisch wird erfüllen können?

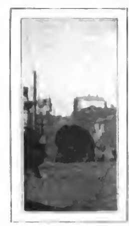
* * *

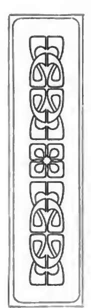
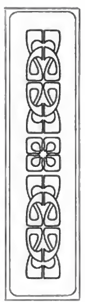
Schon einmal haben alle diese Länder, für die des Zaren Wort Gesetz ist, und über denen die Sonne auf ihrem Wege nach Moskau dahinzieht, einem einzigen mächtigen Namen gedient. Dort drüben im Suiphuntal lag einstmals das sagenhafte Königreich Bochai, dessen Stern dahinsank vor dem Reiche Mandschur; dieses Reich Mandschur aber ging unter in dem Sturmwind, der die Scharen des Tschingis Khan über die asiatischen Königreiche und Steppen gleichwie über Europa fegte, und der hier wie dort Throne umkehrte und Grenzen verwehte. Freilich die Unterschiede zwischen beiden sich begegnenden Invasionen waren groß. Die gelbe Flutwelle kam schnell, alles überwältigend, alles mitreißend, ging aber dann, von Westeuropa jedenfalls, fast ebenso schnell wieder zurück, wie sie gekommen war. Die Gegenströmung legte denselben Weg, den die erste Welle in wenigen Jahren überflutet hatte, in Jahrhunderten zurück und — behauptete sich. Ein System war allerdings in keiner von beiden, und namentlich die Bewegung von Westen

nach Osten erscheint, wenn man sie in ihrem Verlauf überblickt, nur deshalb so unaufhaltsam, weil sie auf zu wenig, fast könnte man sagen auf überhaupt keinen Widerstand gestoßen ist, der sie hätte aufhalten können. Jedenfalls hatten es die Russen leichter, Sibirien zu erobern und zum Pazifik vorzudringen, als Tschingis Khan, die europäischen Reiche aus dem Gleichgewicht zu bringen.

Die Geschichte der Eroberung Sibiriens durch Rußland ist reich an Momenten, die für das Russentum als solches charakteristisch sind. Um sie zu verstehen, genügt es nicht, wenn man sich ausschließlich einige Zahlen und die Namen einiger Pioniere merkt, an die sich bei einer rein pragmatischen Darstellung die Schilderung der Ereignisse zu knüpfen pflegt. Diese allein geben kein richtiges Bild. Denn was kommt es schließlich darauf an, wie dieser oder jener Kosakenataman hieß, der diesen oder jenen Zug unternommen hat, um den oder jenen Flußlauf festzustellen, oder was liegt viel daran, ob man den Ort kennt, bei dem ein gleichgiltiges Scharmützel mit Eingeborenen stattgefunden hat oder dergleichen. Durch wirkliche Kämpfe werden eigentlich nur der Anfang und das Ende des Vordringens Rußlands in Sibirien bezeichnet, im Westen, als es galt, jenseits des Ural festen Fuß zu fassen, und im Osten, als ein geschlossenes und organisiertes Staatengebilde, China, dem russischen Vordringen ein wirksames „Halt" entgegensetzte, das es zu beseitigen galt. Innerhalb dieser Marken aber trug jeder Pelzjäger, jeder Kosak, der von den auf tieferer Kulturstufe stehenden Eingeborenen Tribut einforderte, die Grenzen seines Vaterlandes weiter hinaus nach den Gegenden im Norden und Osten, an denen erst die Wasser des Stillen Ozeans und des Eismeeres seinen Schritten Halt geboten. Sibirien war kein Land, das man hätte erobern müssen, sondern das man nur in Besitz zu nehmen brauchte. Ein Beweis dafür, daß die Erwerbung Sibiriens durch die Russen verhältnismäßig schnell vor sich ging, ist bereits die Tatsache, daß nach wenig mehr denn 50 Jahren, seitdem die Scharen Jermaks zuerst den Ural überschritten hatten (1581), Kosaken bereits das Meer von Ochotsk erreichten und an seinen Gestaden die Stadt gleichen Namens gründeten. Rußland besaß somit bereits im Jahre 1638 einen Hafen am Stillen Ozean. Der Kampf, der sich in den Jahrhunderten darauf abspielte, und der schließlich mit häufig wechselndem Erfolg dazu geführt hat, daß Rußland in der jüngsten Zeit am Ziel seiner ostasiatischen Expansionspolitik angelangt ist, hatte zum Gegenstande das Drängen nach kulturfreundlicheren Gegenden, nach dem Süden, was praktisch auf den Kampf um die möglichst direkte Verbindung mit dem Meere, und zwar mit dem das ganze Jahr hindurch offenen, dem eisfreien Meer hinausläuft. Aber der russischen Politik zum Bewußtsein gekommen ist diese Aufgabe und dieser Kampf eigentlich erst vor etwas über 10 Jahren. Bis dahin war die Regierung durch das impulsive Vordringen russischer Untertanen, das sie oft genug lieber aufgehalten, als gefördert hätte, mehr geschoben worden, als daß sie selbst angetrieben hätte. Politisch und wirtschaftlich bewußtermaßen aufgenommen wurde die ostasiatische Expansionspolitik durch die russische Regierung erst, seitdem Muravieff zum Generalgouverneur von Ostsibiren ernannt, und durch ihn die Erwerbung des Amurgebietes planmäßig wieder aufgenommen wurde. Von einer Kolonialpolitik Rußlands in Sibirien kann man daher auch erst seit jener Zeit sprechen; sie wurde aufgenommen um das Jahr 1860. Und dann kommt noch eins hinzu: aus sachlichen Gründen kann man von einer Kolonialpolitik Rußlands im Grunde auch nur im

Amurgebiet sprechen. Dieses Land ist seiner Natur nach in der Tat für Rußland wirtschaftlich, politisch und geographisch ein Kolonialland, während dem übrigen Teil Sibiriens, Westsibirien sowohl wie Ostsibiren, die geographischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen fehlen, um als etwas anderes angesehen zu werden, denn als essentieller Teil Rußlands. Das Uralgebirge ist eine historische Grenze zwischen Europa und Asien, keine klimatische und geographisch-generelle; da es aber sowieso nicht möglich ist, Rußland kulturell auf eine Stufe mit den durchschnittlich auf viel höherem Niveau stehenden europäischen Staaten zu stellen, so macht es ja schließlich nichts aus, wenn wir auf diese Weise Rußland die Stellung anweisen, die ihm faktisch in geographischer und kultureller Hinsicht zukommt, nämlich diejenige eines europäisch-asiatischen Staates. Die Gründe, weshalb das Amurland als Kolonialland von dem übrigen sibirischen Besitztum Asiens abzutrennen ist, werden sich hoffentlich aus dem folgenden noch ergeben. Zunächst aber möchte ich noch einmal auf den alten Tschingis Khan zurückkommen, und damit auf die ersten Anfänge des Erwerbs Sibiriens durch Rußland. Ehe wir in den Koloß Sibirien selbst eindringen, wird es doch notwendig sein, einmal kurz einige historische Fragen zu berühren, da ohne das mancherlei, was wir sehen und hören werden, unverständlich bleiben dürfte.



Wladiwostok: Denkmal für Nevelskoi, den ersten russischen Kommodore in den ostasiatischen Gewässern.

III. Kapitel.

Rußlands Vordringen vom Ural zum Stillen Ozean.

1. Der Gürtel der Welt.

Noch für die Zeitgenossen des 15. Jahrhunderts war die Welt jenseits der Berge des Ural, des „Gürtels", „mit Brettern vernagelt", wie es im Märchen heißt. Und märchenhaft klangen auch die Geschichten, die man sich von jener Welt erzählte. Dort dachte man sich die Wohnungen der Lestrigonen und Cyklopen des 15. Jahrhunderts, und die Mitteilungen der wenigen, die es gewagt hatten, einmal durch ein Astloch jenes Bretterzaunes hindurchzulugen nach jenem unbekannten Sagenlande, trugen nur dazu bei, die Begriffe noch mehr zu verwirren. Der Ansturm der Mongolen aber, die wie die Heerscharen des Beelzebub betrachtet wurden, kam so schnell und ging so schnell wieder vorüber, daß eine Bereicherung der Kenntnisse der europäischen Welt von Land und Leuten jenseits der Berge davon nicht erwartet werden konnte. Die ersten klareren Vorstellungen von den Gegenden, die wir heute mit Sibirien bezeichnen, wurden gewonnen durch die ausgedehnten Streifzüge, die Pelzjäger und Krämer im Auftrage von Kaufleuten der Stadt Nowgorod (Neustadt) unternahmen. Überhaupt ist der Pelzhandel für Jahrhunderte das treibende, lange Zeit sogar das einzige wirtschaftliche Motiv für die

Entdeckung und Erschließung Sibiriens gewesen. Nowgorods Bedeutung für das heutige Rußland ist außerordentlich groß. In Nowgorod bildete sich ein Kaufmannsadel heraus, der nicht allein im Besitz großer Reichtümer war, sondern der es auch verstand, sich lange Zeit inmitten der Kämpfe zwischen Polen, Littauern, Schweden, Moskowitern und Tataren seine politische Selbständigkeit zu erhalten. Nowgorod das Große war seinerzeit die Handelszentrale κατ᾽ ἐξοχήν für die europäischen Länder östlich der Weichsel, und das stolze slavische Augsburg war denn auch in der Lage, seine politische Macht weit nach Osten, bis nach dem Ural hin, auszudehnen, zu einer Zeit, da das Großfürstentum Moskau noch nicht daran denken konnte, außer seinen zahlreichen äußeren und inneren Feinden auch noch den Kampf mit dem mächtigen Nowgorod aufzunehmen. Letzteres gründete an der oberen Kama die Kolonie Viatka, nördlich des damals noch tatarischen Kasan, eines der Reste der Dynastie des Tschingis Khan. Erst im Jahre 1478 unter Iwan III. war Moskau soweit erstarkt, daß es Nowgorod unterjochen konnte. Damit ging auch (1479) dessen Kolonie Viatka an Moskau über, und so bekam der Staat, der später Rußland wurde, erstmalig eine gemeinschaftliche Grenze mit den Ländern jenseits des Ural.

Zehn Jahre später wurde der Versuch unternommen, in diesen Ländern festen Fuß zu fassen. Freilich nach dem Süd-Osten und dem Osten hin verwehrten noch die Reste des Reiches des Tschingis Khan ein weiteres Vordringen. Diese Reste waren im 15. Jahrhundert noch die Königreiche Kasan, Astrachan, Khiwa, Buchara und die Gebiete der Nogai- und der Kirgisenhorde. Aber im Norden West-Asiens saßen noch Ostjaken, die von dem Mongolenschwarme nach Norden geschoben worden waren und nun von den während ihres Überganges vom Nomadentum zur Seßhaftigkeit sich gleichfalls nach dem Norden ausdehnenden Mongolen hart bedrängt wurden. Zum Schutze gegen die Tataren, ein Name, der in der Folge ständig an die Stelle des früheren „Mongolen" tritt, riefen nun die Ostjaken den Grenznachbar, der durch seine Eroberung des Viatkagebietes erst kürzlich seine Macht dokumentiert hatte, herbei. Als Gegenleistung boten sie Abgaben an, eine Form, in der die Suzeränität zu jener Zeit zum Ausdruck zu kommen pflegte. Indessen lag dieses Ostjakenreich, wie schon der Name „Obdorsk", d. h. „Mündung des Ob", besagt, ziemlich hoch im Norden. Eine Expedition, die Iwan III. im Jahre 1499 dorthin entsandte, brachte an Erfolgen außer einer Anzahl von Pelzen und einigen neuen Fabeln nichts mit, was der Überlieferung für wert gehalten wurde. Auch hat die früheste Erwerbung des Landes Obdorsk für die Erwerbung Sibiriens keine andere Bedeutung gewonnen, als die einer an sich recht vagen Episode.

Wichtiger ist die Tatsache, daß Rußland im Jahre 1552 das Khanat Kasan, das ihm bereits seit 1487 tributpflichtig war, seinem Landbesitz einverleibte, und daß es im Jahre 1556 auch das tatarische Schwesterkönigreich Kasans, das Khanat Astrachan eroberte. Damit befand es sich im Besitz des ganzen Laufes der Wolga, ferner des Zuganges zum Kaspischen Meer und, was für uns hier interessanter ist, einer ununterbrochenen gemeinsamen Grenze zwischen Europa und Asien, von der Kaspischen See bis hinauf zum Nördlichen Eismeer.

Es erscheint nun völlig ausgeschlossen, daß bei einer so langen Grenze und bei einer so niedrigen natürlichen Grenzscheide, wie das Uralgebirge mit seinen flachen Höhen und sanften Abhängen es ist, in der zweiten Hälfte des 15. Jahrhunderts kein Verkehr über diese Grenze

hin stattgefunden haben soll. Die russische Geschichtsschreibung preist den 30 Jahre später erfolgten Einmarsch Jermaks in das Land östlich vom Ural gleichzeitig als die Entdeckung Sibiriens, die mit den Taten eines Cortez auf gleiche Stufe gestellt wird, und nichtrussische Geschichtsschreiber folgen dieser Darstellung fast durchweg. Indessen muß man bei der Beurteilung dieser Taten immer in Rücksicht ziehen, daß Handels- und Wirtschaftsbeziehungen zwischen Russen und Ostjaken bereits über 100 Jahre früher nachweisbar sind, Beziehungen, die schließlich zu einem politischen Verhältnis geführt haben, ferner daß aller Wahrscheinlichkeit nach zwischen den Reichen Kasan und Astrachan einerseits und den stammverwandten Tataren östlich des Ural andererseits wechselseitige Handelsverbindungen bestanden haben, die von den Eroberern, den Russen, aufgenommen, mindestens aber von den im Lande verbliebenen Tataren unter russischer Flagge fortgesetzt wurden. Ferner wird die Tatsache berichtet, daß unter Iwan IV. der Herrscher des Landes „Jugra"*), worunter man zu jener Zeit das gesamte Land jenseits des Urals verstand, namens Jediger, sich unter russischen Schutz gegenüber den ihn bedrängenden Tataren stellte; man weiß nicht, ob er selbst Tatar oder Ostjak war, vermutlich war er das letztere.

Alles das setzt aber bereits eine gegenseitige Bekanntschaft voraus, und die europäischen Grenzbewohner des Uralgebietes besaßen zur Zeit des Einmarsches Jermaks gewiß schon eine ziemlich umfassende Kenntnis von den Ländern jenseits des Ural, wenn sich auch diese Kenntnis in den russischen Chroniken jener Zeit und in den Köpfen der Regierenden in Moskau nicht widerspiegelte. Es läßt sich daher auch annehmen, daß die Stroganoffs, als sie den Kosakenataman Jermak mit der Eroberung des Landes Jugra beauftragten, keineswegs einen Sprung ins Dunkle taten, sondern sich über ihre Pläne und das, was dabei für sie herausspringen konnte, recht wohl klar waren. Nachzuholen ist übrigens noch die Tatsache, daß der eben erwähnte Ostjakenhäuptling Jediger zwar dem Zaren Tribut schickte, indessen von ihm niemals eine Unterstützung gegen die Tataren erhielt, sondern gelegentlich eines Überfalles Leben und Land an diese verlor, ohne daß man sich in Rußland viel darum gekümmert hätte, trotzdem es die Zeit Iwans IV. war, dem die humanistisch-sentimentale Geschichtsschreibung zwar den Beinamen „der Schreckliche" gegeben hat, der aber eine der gewaltigsten Herrschererscheinungen ist. Ohne Peter den Großen kein europäisiertes Rußland, ohne Iwan kein Rußland! Er ist der Begründer des Zartums, das bis auf den heutigen Tag der Schlüssel zu dem Geheimnis von Rußlands Kraft und politischer Beweglichkeit ist. Auf ihn ist auch die enge Verknüpfung des moskowitischen Reiches mit der griechisch-katholischen Kirche zurückzuführen, zwei der kräftigen Grundpfeiler, auf denen das russische Staatsgebäude ruht. Iwans Aufgabe und Bedeutung lag indessen mehr auf innerpolitischem Gebiet, die moskowitische Expansion bis zum Ural war eigentlich nur ein aufgezwungener Kampf um die Ostgrenze, den er aufnehmen mußte, um freie Hand zu bekommen zur Herstellung von Ruhe und Ordnung im Innern. Daher erklärt es sich auch, daß Iwan selbst seine politische Aufgabe nach dem Osten des Reiches hin damit für erschöpft hielt, daß er dem Staate Moskau die Gebietsteile Kasan und Astrachan einverleibte

*) Jugra erscheint mehr als geographischer, denn als politischer Begriff.

und sie gewissermaßen als Polster benutzte gegen einen eventuellen tatarischen Ansturm von Osten her, der sich gegen das Stammland Moskau gerichtet hätte. Er gab sich damit zufrieden, wenn so gut wie unbekannte Völker östlich des Ural ihm jährlich einen spärlichen Posten Tierfelle als Tribut einlieferten. Er dachte aber kaum ernstlich daran, für diesen Tribut jemals eine Gegenleistung in Gestalt eines Schutzes der suzeränen Völkerstämme gegenüber tatarischen Bedrängungen zu gewähren, ja er unternahm nicht einmal von Staatswegen den Schutz der Ostgrenze der neu erworbenen Gebietsteile Kasan und Astrachan sowie der alten Kolonie Viatka, sondern überließ ihn Privatleuten, die ihrerseits wieder insofern auf ihre Kosten kamen, als sie die Befugnis zur Verteidigung der Landesgrenze nach Osten hin ausnutzten, indem sie mehr oder weniger regelmäßig kleinere Expeditionen in die östlichen Grenzgebiete entsandten, die die Aufgabe hatten, von den Eingeborenen „Tribut" einzuziehen. Faktisch aber waren diese Expeditionen regelmäßige Raubzüge, die als Aggressivmaßnahmen der Sicherung der Landesgrenze, mehr aber noch der Bereicherung der mit dem Schutz dieser Landesgrenze beauftragten Großhändler dienten. Der Schutz der Ostgrenze war für diese also zugleich oder in erster Linie ein Geschäft. Auch das ist einer der Grundsätze des russischen Vordringens in Sibirien gewesen und geblieben bis zu der Zeit, da der russische Staat als solcher in Sibirien eine regelrechte Kolonialpolitik anwendete. Befugte und Unbefugte drangen weiter und weiter nach Osten vor und erhoben von den schwachen eingeborenen Stämmen Abgaben in Form von Pelzen und Naturalien. Vielfach gaben die Eingeborenen diese Abgaben unter dem Druck des moralischen Zwanges einer stärkeren Rasse, häufiger aber wichen sie der brutalen Gewalt von Plünderern. Alle Anzeichen sprechen nun dafür, daß derartige kleinere Expeditionen, die durchaus nicht etwa der Moral jener Zeit zu nahe traten, bereits während des ersten Teiles des 16. Jahrhunderts von den Ansiedelungen an der Wolga und Kama aus stattfanden, ohne indessen eine größere Bedeutung erlangt zu haben. Jedenfalls steht fest, daß die Befugnis dazu bereits bald nach der Einverleibung der einstmals Nowgoroder Kolonie Viatka an einzelne hervorragende Kolonisten erteilt worden ist. Hierbei kommt auch noch ein anderer Charakterzug der russischen Kolonisation mit in Betracht, nämlich die Tendenz und außerordentliche Fähigkeit der russischen Rasse, sich mit fremden, vor allen Dingen aber mit niederen Rassen zu vermischen. In diesem Falle waren durch die Einverleibung früher tatarischer Gebiete eine Anzahl tatarischer Fürsten vorhanden, denen gegenüber Rußland gewisse Verpflichtungen besaß, während es gleichzeitig wünschenswert war, sie in nützliche Mitglieder der russischen Nation umzuwandeln. Eine solche Familie tatarischen Ursprunges, die einem Mirzageschlecht entsprang, war die zur Zeit Iwans IV. bereits russifizierte Familie der Stroganoffs, deren Besitzungen an der Kama, dem längsten östlichen im Ural entspringenden Nebenfluß der Wolga, noch aus den Tagen Iwans III. datierten. Diese Familie war im Laufe der Zeit auch unter der neuen Gestaltung der Dinge zu Macht und Ansehen gelangt. Iwan IV. schloß mit ihr einen förmlichen Vertrag. Er erweiterte die Konzession der Stroganoffs an der oberen Kama, erlaubte ihnen Kolonien anzulegen, Holz zu schlagen, Arbeiter anzuwerben, Salinen zu bauen und befreite sie für 20 Jahre von allen Steuern, legte ihnen dafür aber die Verpflichtung auf, die Ostgrenze des Reiches zu verteidigen. Auch erhielten sie die Befugnis, an den Grenzen Blockhausstationen anzulegen und

eine angemessene Streitmacht zu halten. Das war die Autorisation der erwähnten Streifzüge, die nunmehr anfangen, eine politische Bedeutung zu erlangen, und zwar mit dem Augenblick, da der Zufall den Stroganoffs in den sonst nur spärlich bevölkerten Gegenden eine sehr erhebliche Anzahl verwegener Söldner zuführt. Räuber, Mörder, Diebe, Abenteurer, Gesindel, entflohene Sträflinge, Deutsche, Russen, Polen, Littauer, und das alles zusammengefaßt unter der euphemistischen Bezeichnung „Kosaken", das waren die Pioniere des russischen Vordringens in Sibirien. Ihr Hauptmann hieß Vassil Timofewitsch und wurde genannt schlechthin mit seinem Spitznamen „Jermak". Das bedeutet auf deutsch „Mühlstein" und kommt daher, daß Vassil in seinen Jugendjahren Schiffer gewesen war und den Wolgamatrosen gewöhnlich das Essen zubereiten mußte, wozu auch das vorherige Mahlen des Getreides gehört. Jermak, der Flußpirat und Kosakenataman, besitzt heute ein herrliches von Antokolski geschaffenes Denkmal, er gehört zu den Nationalheroen Rußlands und ist sogar unter die Heiligen der orthodoxen Kirche aufgenommen worden. Vom Räuberhauptmann zum Nationalheiligen, ein weiter Schritt! Jermak war glücklicher als Karl Moor, dafür „stahl er aber auch ein Königreich", um sich damit bei Kirche und Staat den Ablaß für seine lange Sündenschuld zu erkaufen.

* *
*

Der Kosak spielt in der Geschichte der russischen Expansion eine bedeutende Rolle. Kosaken sind es gewesen, die das Khanat Sibirien erobert haben, wir finden sie als die ersten russischen Pioniere an den Grenzen Indiens, als die Ersten am Meere von Ochotsk, als die Ersten im Amurgebiet, als die Ersten in der Mandschurei. Ihre Sotnien haben sich bei Tientsin gegen Chinesen geschlagen und sind siegreich mit in Peking eingezogen.

In den Augen des Auslandes gilt das Kosakentum vielfach als Ausdruck der despotischen Regierungsform, als die Leibgarde des Zarismus, zu dem es gehört, wie der Jesuitismus zum Papsttum. Richtig an dieser Vorstellung ist, daß sich die asiatischen Erfolge Rußlands an die Fersen der Kosaken geheftet haben, aber der Kosak war stets der Repräsentant der Ungebundenheit, der Selbständigkeit und der persönlichen Freiheit. Er ist es im Grunde auch bis jetzt geblieben, trotzdem ihm inzwischen die erstarkte Regierungsgewalt eine straffere Organisation aufgenötigt hat, die aber seiner ursprünglichen Eigenart heute noch reichliche Konzessionen macht. Die Heimat des Kosaken ist Kleinrußland, die Wiege des Russentums. Im Laufe der Kämpfe des 14. und 15. Jahrhunderts war dieses an Littauen gekommen, und die systematische Unterdrückung der orthodoxen Kirche wie des Russentums überhaupt veranlaßten zahlreiche Anhänger der Moskowitischen Dynastie, nach dem Unterlaufe des Dnjeper auszuwandern. Hier gaben besonders die von den Dnjeperkatarakten*) gebildeten Inseln eine willkommene Zuflucht ab, das Flußpiratenhandwerk wurde die nächstliegende Erwerbsquelle. Der Zulauf, den die Dnjeperkosaken mit der Zeit erhielten, muß sehr bedeutend gewesen sein. Denn bald finden wir Kosakenschwärme im ständigen Kampf mit der benachbarten Goldenen Horde, und der ewige Krieg führte dazu, daß die Kosaken auch die kriegerischen Eigenschaften ihrer Nachbarn annahmen. So wurden sie aus ursprünglichen

*) Katarakt = Zaporog, daher der Name „Zaporogier" für die Ahnherren der Kosaken.

Flußräubern ein Reitervolk, die gefürchteten Herren der Steppe, und in ständigem Vordringen erreichten sie bald die Mündung des Don. Die nautischen Reminiscenzen vom Dnjeper waren noch nicht vergessen, und auf kleinen Booten, meistens nur Einbäumen mit seitlichen Planken, ruderten sie hinaus in das Schwarze Meer und plünderten die türkischen Schiffe ebenso wie die russischen und tatarischen, die den Don herunterfuhren. Trotzdem aber verleugneten sie nicht ihre Herkunft von der moskowitischen Rasse, bei der die Neigung zum Ackerbau überwiegt! Sie siedelten sich auf den den Türken und Tataren abgenommenen Gebieten in kleinen Gemeinden an, deren jede sich ihren Ataman aus der Zahl der übrigen erwählte. Sie bestellten ihr Land, und nebenher plünderten sie Schiffe und machten Streifzüge in die benachbarten Tatarengebiete: Auch heute noch kommt es vor, daß irgend ein Kosakendorf fern am Amur eines schönen Tages seine männliche Bevölkerung sammelt und einen Streifzug unternimmt in benachbartes Chinesengebiet, das ausgeraubt und geplündert wird.

So ist der Kosak sich im Grunde Jahrhunderte hindurch gleich geblieben. Und der Kampf, der sich ganz von selbst aus der Nachbarschaft mit Türken und Tataren entwickelte, ergab sich später aus der Nachbarschaft mit Ostjaken, Kirgisen, Kalmyken, Samojeden, Jakuten, Golden, Dauriern, Buriaten, Kamschadalen, Chinesen u. s. w. Weit davon entfernt, willige Werkzeuge des Despotismus zu sein, waren sie im Gegenteil die Träger und Pioniere nationaler Unabhängigkeit. Und der Grund dafür, daß aus diesen selbständigen Erwerbungen der Kosaken niemals selbständige Kosakenstaaten geworden sind, liegt teils in der mangelnden Organisation der Kosakengemeinden untereinander, teils in den Einflüssen der mit dem Zarentum innig verknüpften orthodoxen Kirche. Die Kosaken repräsentierten das Ungestüm einer jungen Rasse, die im Vollbewußtsein ihrer Kraft ein immer weiteres Feld zur Anwendung und Betätigung dieser Kraft sucht und die Ferne der Regierungsgewalt gern benutzt, um sich auszutoben. Die Regierung aber war stets klug genug, die Erwerbungen der Kosakenschwärme als einen Gewinn für den Staat einzuheimsen und die Verwaltung der neugewonnenen Landstriche in die Hand zu nehmen. Erleichtert wurde das durch den unmittelbaren Zusammenhang der neuerworbenen Gebiete mit dem Mutterland. So kam es, daß separatistische Gelüste, wie wir ihnen z. B. bei zahlreichen englischen Kolonien begegnen, gar nicht hervortreten konnten, trotz der Ungebundenheit und Zügellosigkeit der Eroberer, die eben stets nur an den Grenzen die Pioniere bildeten, niemals zu einer geschlossenen Seßhaftigkeit gelangten und die eroberten und durchstreiften Gegenden einer ihnen bald auf dem Fuße folgenden, an Seßhaftigkeit und Regime gewöhnten Bauernbevölkerung überließen. So konnte die Regierung diese ungezügelten Scharen unbesorgt zunächst einmal schalten und walten lassen, allerdings auch nur solange, bis der Zeitpunkt kam, da die Grenzen des Reiches vorgeschoben waren bis an zunächst unübersteigbare Bollwerke, die See oder widerstandsfähige Staatengebilde. Dann hieß es, die verwilderten selbst bald nomadischen Kosakenhorden zu Gehorsam und Seßhaftigkeit erziehen und ihnen eine Organisation geben, die sie zu nützlichen Gliedern eines geordneten Staatswesens machten. Das gelang auch schließlich, allerdings unter Schwierigkeiten und oft erst nach heftigen Kämpfen.

Männer der beschriebenen Art waren auch die Begleiter Jermaks, die dieser veranlaßt hatte, mit ihm vom Don hinüberzuziehen nach der Wolga, dem Strom, der sich seit der Eroberung

von Astrachan und Kasan zu dem bedeutendsten Handelsweg quer durch den russischen Kontinent entwickelt hatte. Die Scharen Jermaks wurden hier bald zur allgemeinen Landplage. Die Schiffahrt litt schließlich so sehr unter dem Räuberunwesen, daß die Kaufleute beim Zaren Beschwerde führten. Iwan ächtete daher den kühnen Kosakenhauptmann nebst seinen Kosaken, bei denen sich inzwischen mancherlei Flüchtlinge und Gesindel, nach deren Vorleben nicht gefragt wurde, angefunden hatte, und schickte Militär aus, um die Wolga von den lästigen Piraten zu befreien. Unter dem Druck dieser Maßnahmen zog es Jermak vor, den Schauplatz seiner Tätigkeit weiter stromaufwärts zu verlegen, und so gelangte er allmählich zur Mündung der Kama. Auch diese zog er aufwärts und erreichte seine engere Heimat, die Besitzungen der Stroganoffs. Es kann wohl nicht daran gezweifelt werden, daß die Ankömmlinge auch hier ihr Handwerk fortsetzten und den Besitzungen der Stroganoffs bald eine arge Last geworden wären. So schlugen denn diese zwei Fliegen mit einer Klappe, indem sie die Scharen Jermaks und ihn selbst, insgesamt etwa 800*) Mann, in ihre Dienste nahmen. Sie befreiten damit ihre eigenen Besitzungen von einer Landplage, gleichzeitig aber dehnten sie ihre Macht jenseits des Urals aus, nachdem sie die Befugnis dazu kurze Zeit vorher durch ein besonderes Reskript Iwans erlangt hatten. Freilich hatte dieser nur eine Verteidigung der russischen Gebiete, nicht aber eine Aggressive im Auge. Die Stroganoffs machten also ein Spiel auf eigene Faust; als Iwan hörte, daß sie die geächteten und berüchtigten Räuber in ihren Dienst genommen hätten und beabsichtigten, Völkerschaften, die angeblich bereit waren, Tribut zu zahlen, anzugreifen, war er sehr aufgebracht und befahl sofortige Rückberufung Jermaks. Aber die Nachricht vom Ural nach Moskau und die Botschaft zurück nach dem Ural lief damals noch Monate, und als der Befehl des Zaren die Stroganoffs erreichte, war es zu spät. Der Ataman stand bereits jenseits des Ural. Die Stroganoffs spielten va banque und gewannen. Jermak fuhr mit seinen Mannen in Booten die Tschussowaja soweit als möglich hinauf, ließ dann die Boote über Land schleifen, über die sanften Höhen des Uralgebirges hinweg, bis er die Tura erreichte, und damit das Stromgebiet des Ob. Das geschah 1580. In den folgenden beiden Jahren eroberte er das zur Zeit des Jediger Rußland bereits suzerän gewesene Ostjakenreich, das ehemalige Jugra. Dieses war inzwischen von dem Tatarenkhan Kutschum erobert und wurde von dessen Hauptstadt Isker oder Sibir aus, am Tobol gelegen, regiert. Die Stadt Sibir, in deren Gegend später Tobolsk erstand, gab dem gesamten Lande bis zum Stillen Ozean hin den Namen „Sibirien“. Jermak sandte die Nachricht von seinen Siegen nicht nur an die Stroganoffs, sondern auch an den Zaren, erbat für sich und seine Genossen Amnestie und bot dem Zaren als Gegenleistung ein neues Königreich, das nur noch auf seine Wojewoden wartete. Die Amnestie wurde erteilt, der ehemalige Piratenhauptmann erhielt als ein besonderes Zeichen der zarischen Huld von Iwan einen Mantel, der die eigenen Schultern des Beherrschers aller Reussen geschmückt hatte, und außerdem ein erhebliches Geldgeschenk. Bald kam auch der Wojewode, und Jermak eroberte unterdessen mit seinen Kosaken das Land bis zum Irtisch hin. Auf einer seiner Expeditionen fiel er

*) Krahmer giebt die Zahl auf 6000, York von Wartenburg auf 7000 an, sonst findet man übereinstimmend 800. Die beiden ersteren Zahlen sind zu hoch, um wahrscheinlich zu sein. Krahmer verzeichnet sogar noch eine Verstärkung von 6000 Mann, sodaß Jermak im ganzen über 11000 Mann verfügt hatte. Das ist aber sicher unrichtig.

seinem alten blinden Feinde Kutschum in die Hände und ertrank bei dem Versuch, sich durch Schwimmen zu retten, im Irtisch. Das geschah im August 1584.

Sein Tod war für die russische Sache ein großer Verlust. Aber der Bann war gebrochen, der Stein im Rollen. Der Ruhm der Taten Jermaks hatte einen bedeutenden Zuzug angelockt von Leuten, die nichts zu verlieren hatten, aber destomehr zu gewinnen hofften. Inzwischen gerieten die Tataren untereinander in Kämpfe, und es war den bald einziehenden russischen regulären Truppen verhältnismäßig leicht, mit ihnen einzeln fertig zu werden. Die Kosaken schwärmten inzwischen immer weiter, bald standen sie am Jenissei, bald an der Lena, nirgends stießen sie mehr auf erheblichen Widerstand seitens der Eingeborenen. Isker oder Sibir war der Schlüssel zu einem Lande von vielen Tausend Quadratmeilen, in dessen Wäldern der Zobel wohnte, und aus dem auch bald die Kunde von anderweitigen Reichtümern, darunter Gold und Elfenbein nach dem Westen drang. Dem Pelzjäger, dem „tributsammelnden" Kosaken und dem Goldsucher aber folgte der Handelsmann, und die zum Teil recht traurigen sozialen Verhältnisse in Rußland, die die Leibeigenschaft mit sich brachte, ließen Sibirien als das Land der Freiheit erscheinen, in das bald auch der Knechtschaft entlaufene Bauern und Hörige sich flüchteten. So entstanden in Sibirien die ersten Ackerbaukolonien, die teils in unmittelbarer Umgebung der zahlreichen befestigten militärischen Stationen, der „Ostrogs", oder der Winterquartiere von Zolleintreibern, der „Simoffjes", teils aber auch irgendwo außer aller Verbindung an einem stillen fruchtbaren Plätzchen im Walde angelegt wurden. Die Nachfuhr geschah bald regelmäßig und in wechselnder Stärke auf einer Straße, die sich von Westen über Tobolsk, Tomsk, Jenisseisk nach Osten langsam vorschob und anfangs über Jakutsk das ochotskische Meer erreichte, späterhin aber nach Irkutsk abzweigte, und von dort aus weiter nach dem Osten getrieben wurde, bis sie an der Schilka endete. Hier nahm alsdann das Wasser dieser und später des Amur die Aufgaben als Hauptverkehrsader Sibiriens auf, die bis dahin die nördliche Landstraße erfüllen mußte. Diesem letzteren Trakt ist nun in neuester Zeit mit einigen Abweichungen auch die Eisenbahn gefolgt.

* * *

In den geschilderten Zusammenhängen liegen die Ursachen für die so erfolgreiche Expansion Rußlands in Asien. Durch Jahrhunderte hindurch sind ihre Erfolge also nicht einer systematischen Regierungspolitik zu verdanken, die erst viel später einsetzte, sondern der Gewinnsucht ewig den Kriegspfad wandelnder Kosaken, die in der Aussaugung der eingeborenen Völkerschaften ihre Hauptbeschäftigung suchten, dem Vordringen des Trappers, des Goldsuchers und des Handelsmannes, dem Freiheitsdrang des Bauern, der der Sklaverei daheim entronnen war. Parallelen mit der Eroberung Nordamerikas liegen nahe. Hier wie da der stetige Kleinkampf mit dem Eingeborenen, der immer tiefer in die Wälder zurückgedrängt wird, nebenhergehend der nicht minder heftige Konkurrenzkampf aller gegen alle. Oft geschah es, daß Kosaken, die von verschiedenen Ostrogs aus bei den Eingeborenen den Pelzzoll, den „Jassak" eintrieben, einander ins Gehege kamen. Häufig genug gab es dann Mord und Totschlag. Soweit aber die Regierungspolitik in Betracht kommt, die von Fall zu Fall für die Erwerbungen der Kosaken eintrat,

besteht das Wort des Geographen Fr. von Richthofen zu Recht: „Es ist Rußlands Schicksal in Asien, daß es überall und stetig seine Grenzen auszudehnen suchen muß, um die Verwertung und Sicherung der zu irgend einer Zeit bestehenden Besitzungen zu steigern." Nomadenvölker sind in der Tat eine unsichere Grenze. Graf York bezeichnet das rastlose Vordringen Rußlands in Mittel-Asien als „die Jagd nach einer Grenze". Das Bild ist gut gewählt und anwendbar



Chabaroffsk: Geschützsammlung vor dem Museum.

auch auf das Vordringen Rußlands im nördlichen Asien. Auch hier „kann man sich das Vorschreiten Rußlands nicht als von einem planmäßigen Eroberungsgedanken geleitet vorstellen. Vielmehr lag es meistens so, daß die Regierung in Petersburg weit mehr Tatkraft hätte aufwenden müssen, um die Bewegung in Asien aufzuhalten, als um sie weiterzuführen. Das letztere machte sich gemäß den Handelsinteressen der Russen und den persönlichen Interessen der örtlichen russischen Machthaber sozusagen von selbst und stellte oft genug die russische Regierung vor neue unwillkommene und schwere Aufgaben. Und dann machte es sich eben geltend, daß ein geordnetes Staatswesen räuberische Nomaden an seinen Grenzen auf die Dauer nicht ertragen kann, weil durch solche eben der Begriff Grenze illusorisch gemacht wird."

Vergegenwärtigen wir uns diese verschiedenen Motive und Faktoren des Vordringens Rußlands in Sibirien, so haben wir darin auch die sich in ihren Einzelheiten oft wiederholende Geschichte dieses Vordringens, wie sie sich in den ersten zweiundeinhalb Jahrhunderten abgespielt hat. Das Vordringen bis zur Meeresküste im fernsten Osten ging verhältnismäßig schnell vor sich, es brauchte knapp ein halbes Jahrhundert. Aber der Weg, auf dem dieses Ziel erreicht wurde, zog sich ziemlich weit nördlich durch den asiatischen Kontinent. Denn im Süd-Osten erreichte Rußland eine Grenze, deren Widerstand groß genug war, um dem Vordringen für zwei Jahrhunderte Einhalt zu gebieten: im Amurgebiet kollidierten die russischen Vordringlinge mit dem Staate China, der damals auf einer Höhe seiner Macht und militärischen Leistungsfähigkeit stand. Um diese Grenze mit Gewalt zu überschreiten, war das Russentum damals noch nicht kräftig genug, und es lag auch noch nicht in der Art und Weise des russischen Vordringens, den Kampf mit außergewöhnlichen Schwierigkeiten aufzunehmen. Eine Änderung in dieser Taktik trat erst ein, als Rußland zu einer europäischen Großmacht geworden war und damit auch die Aufgaben einer solchen auf kolonialem Gebiet sich zu eigen machte. Erst Muravioff nahm in der Mitte des 19. Jahrhunderts bewußtermaßen den Kampf um diese Gebiete auf, die zwei Jahrhunderte zuvor die Russen bei ihrem plötzlichen „rush" über Nord-Asien hin zeitweilig bereits annektiert hatten, aber im Frieden von Nertschinsk dem rechtmäßigen Besitzer zurückgeben mußten. Für die Zwischenzeit mögen einige Regesten genügen.

2. Regesten zur sibirischen Geschichte vom Tode Jermaks bis zum Auftreten Muravioffs.

1584. Die Grenzen der russischen Erwerbungen in Sibirien werden bei Jermaks Tode gebildet nach NO. durch den Zusammenfluß des Ob und Irtisch und den kleinen Fluß Narim, nach SO. durch den Nebenfluß des Irtisch Tschisch, nach S. durch den Tabil und die Tura.

1586. Gründung von Tjumen und Tobolsk.

1590. Versuchsweise werden 30 Bauernfamilien aus Solwitschegodsk jenseits des Ural angesiedelt.

1593. Erstmalige Verschickung politischer Verbrecher nach West-Sibirien.

1600. Einrichtung einer Postverbindung zwischen Moskau und Transbaikalien. Zar Fedor Alexjewitsch siedelt Bauern aus dem Permgebiet, die sich freiwillig gemeldet haben, unter günstigen Bedingungen in West-Sibirien an und zwar an den Flüssen Tura, Tawda, Tobol, Irtisch, Ob und deren Nebenflüssen.

1600. Gründung von Turinsk.

1604. Gründung von Tomsk.

1618. Gründung von Kusnezk und Jenisseisk.

1628. Gründung von Krasnojarsk am Jenissei.

1630. Kosaken erreichen das Stanowoigebirge im fernen Osten.

1630. 100 Männer und 150 Frauen und Mädchen werden in und um Tobolsk angesiedelt.

1632. Jakutsk wird gegründet.

1635. Olekminsk an der Lena gegründet.

1636—1642. Der Kosak Busa erreicht auf der Lena die Küste des nördlichen Eismeeres, fährt auf dieses hinaus und entdeckt die Mündungen der Olekma, Jana und Indigirka, sowie an deren Ufern einen neuen Volksstamm, die Jukagiren.

1640. Der sibirische „Jassak" ergiebt unter anderem 6800 Zobelpelze.

1641. Wassil Wlassieff unterwirft die Buriaten südlich von Jakutsk.

1643. Wassil Pojarkoff erreicht als der erste, indem er von Jakutsk aus die Lena und dann die Flüsse Aldan, Utschur und Gonom benutzt, sodann das Stanowoigebirge überschreitet und die Brianda und Zeja abwärts fährt, den Amur und auf diesem das ochotskische Meer. Er kehrt über Land von der Küste nach Jakutsk zurück.

1644. Michael Staduchin entdeckt die Kolima und begründet nahe ihrer Mündung in das Eismeer Nischne-Kolimsk. In der Nähe entdeckt er reiche Fundstätten von Mammutknochen und -Zähnen, deren Gewinnung ein neuer Erwerbszweig wird.

1647. Iwan Potichakoff treibt den Jassak von den Buriaten ein, die die Gegenden am Baikalsee bewohnen, geht an der Ingoda südwärts und erreicht als der erste die Mongolei und deren Hauptstadt Urga. Hier veranlaßt er den Khan Zezen, eine Gesandtschaft an den Zaren zu schicken, die im folgenden Jahre nach Moskau abreist.

1647. Iwan Athanasieff mit 51 Kosaken schlägt über 1000 Tungusen, die zwischen der See von Ochotsk und dem Stanovoi wohnen, entdeckt die Ochota und begründet an ihren Ufern den Ostrog Ochotsk, der in stetigem Kampf mit den Tungusen wechselnden Schicksalen ausgesetzt ist.

1648. Simon Dejneff umfährt von der Mündung der Kolima aus als erster die Ostspitze Asiens und entdeckt die späterhin von Behring neu aufgefundene und nach ihm benannte Straße. Er findet den Küstenfluß Anadir, an dessen Ufern er einen Simoffje gründet. Unterdessen sind auch zwei andere Entdecker, Motora und Stadukin, gleichfalls von Jakutsk aus über Land aufgebrochen, treffen aber später als Dejneff an der Kolima ein. Namentlich Stadukin gönnt diesem nicht den Ruhm, der erste gewesen zu sein, beraubt ihn des unterwegs gesammelten Jassaks und vertreibt ihn. Dejneff fristet weiter südwärts längere Zeit sein Leben von den Erträgnissen der Robbenjagd.

1649—1653. Der Jakutsker Kaufmann Chabaroff rüstet auf eigene Kosten eine Expedition nach der Zeja und dem unteren Amur aus, er vertreibt die anwohnenden Daurier, gerät aber erstmalig in der sibirischen Geschichte mit Chinesen in ernstere Konflikte. Seine Entdeckungen werden in Europa mit großem Interesse aufgenommen, er selbst wird dorthin berufen, um Bericht zu erstatten, und es wird seitens der Regierung eine Expedition unter Stepanoff ausgerüstet, die von wechselndem Erfolg begleitet ist, indessen zu keinen dauernden Ergebnissen führt. Stepanoff selbst fällt 1657 im Kampf mit Chinesen, die auch seine Truppe völlig aufreiben.

1652. Gründung von Irkutsk.

1654. Gründung von Nertschinsk. Der Wojewode von Jenisseisk Paschkoff unternimmt eine Expedition nach dem Baikalsee und dem Lande jenseits des Sees. Er gelangt bis zur Nertscha und begründet an ihren Ufern Nertschinsk.

1665. Nikitor Tschernigoffski, der den Wojewoden Obukoff von Ilimsk ermordet hat und deshalb von den Behörden verfolgt wird, flüchtet mit einer Anzahl Deportierter nach dem Amurtal und begründet dort die erste russische Kolonie am Oberlauf des Amur, Albazin, das in der Folgezeit der festeste Stützpunkt der Russen gegen die Angriffe der Chinesen wird. Der Kaiser Kangji von China protestiert gegen den erneuten Versuch einer Festsetzung der Russen im Amurtal. Miloranoff wird als erster russischer Gesandter nach Peking geschickt. Indessen werden Nikitor Tschernigoffski und die übrigen Flüchtlinge von Albazin begnadigt, die Niederlassung selbst wird offiziell vom Wojewoden von Nertschinsk anerkannt und durch Iwan Okolkoff 1671 in Verwaltung genommen.

1675. Nicolai Spafarik wird wegen wiederholter Proteste Chinas als Gesandter nach Peking geschickt und dort freundlich aufgenommen. Im folgenden Jahre wird er erneut nach dort gesandt, um das ausschließliche Recht der Schiffahrt auf der Zeja und dem unteren Amur zu verlangen, indessen ohne Erfolg.

1681. Ignatius Milovanoff, der im Auftrage des Wojewoden von Nertschinsk eine Forschungsreise nach dem unteren Amurtal unternimmt, entdeckt auf dem linken Ufer des Amur nahe der Einmündung der Zeja die inzwischen als Bollwerk gegen die Russen erbaute chinesische Stadt Aigun.

1683. Gregori Milnikoff wird mit hundert Kosaken beauftragt, den Amur abwärts zu fahren, um einer russischen Niederlassung am Amgun, einem linken Nebenflusse des unteren Amur, Verstärkungen zu bringen. Bei Aigun wird er mit seinen Kosaken von einer starken chinesischen Streitmacht gefangen genommen und nach Peking gebracht. (Hier bildeten die Gefangenen den Stamm zu einer russischen Kolonie, die sich bis zum heutigen Tage dort noch befindet, inzwischen aber fast vollständig mongolisiert ist.) Zwei der gefangenen Russen werden im folgenden Jahre mit einem Briefe nach Albazin geschickt, in dem die sofortige Räumung des Platzes verlangt wird. Die Russen beschliessen, den Ort zu halten.

1685. Eine chinesische Streitmacht von angeblich 18000 Mann greift Albazin an, das von etwa 500 Kosaken unter Tolbuzin zehn Tage lang verteidigt wird. Die Russen erhalten freien Abzug nach Nertschinsk, die Chinesen brennen Albazin und die russischen Niederlassungen in dessen Umgebung nieder, ziehen stromabwärts, verlassen die auf dem linken Amurufer erbaute Stadt Aigun und erbauen eine Festung gleichen Namens drei Kilometer

stromabwärts nunmehr auf dem rechten Amurufer, die sie mit einer starken Garnison belegen; der größere Teil der chinesischen Streitmacht fährt auf dem Sungari nach der inneren Mandschurei zurück.

1685. Iwan Wlassoff, Wojewode von Nertschinsk, der mit der Räumung von Albazin nicht einverstanden ist, schickt Tolbuzin, verstärkt durch ein unter einem Deutschen namens Beuthen neu eingetroffenes Kosakendetachement zurück mit dem Auftrag, den Ostrog wieder aufzubauen. Im Frühjahr 1686 erscheint eine starke chinesische Armee erneut vor Albazin. Indessen halten die Russen stand und schwächen die Chinesen durch Ausfälle. Gelegentlich eines solchen fällt Tolbuzin, und Beuthen setzt die Verteidigung fort, die so zäh ist, daß die Chinesen die Belagerung den Winter über nur noch sehr lässig handhaben und im Mai 1687 einen Waffenstillstand schließen, zumal auch Friedensverhandlungen angebahnt sind. Ende August geben sie die Belagerung gänzlich auf, und die Russen bleiben militärisch die Herren der Situation. Durch zwei Spezialgesandte verlangen sie von den Chinesen das Eintreten in Verhandlungen über eine definitive Festsetzung der Grenze. In der Tat ist das Einstellen der Feindseligkeiten gegen Albazin auf einen ausdrücklichen bereits 1686 durch die Gesandten Nikifor Wenukoff und Iwan Fajaroff in Peking ausgesprochenen Wunsch zurückzuführen. Im gleichen Jahre verläßt der russische Friedensunterhändler Golovin in Begleitung eines Regiments Strelitzen Moskau. Indessen ziehen sich die Unterhandlungen über den Ort der Konferenz noch längere Zeit hin.

1689. Erst im Sommer des Jahres 1689 ist man sich über den Ort einig, und zwei Mandarinen erster Klasse verlassen Peking in der Richtung nach Nertschinsk, wo die Verhandlungen stattfinden sollen. Obwohl ausgemacht ist, daß die Begleitung der Mandarinen nicht größer sein soll, als zu ihrem Schutz unbedingt erforderlich ist, wird das fast durchweg militärische Gefolge der Chinesen doch auf zirka 9000 Mann geschätzt. Unter dem Druck dieser Maßnahmen und infolge der mangelnden diplomatischen Begabung Golovins kommt Ende August des Jahres ein für Rußland außerordentlich ungünstiger Friede zustande, bei dessen Redaktion zwei von den Chinesen als Dolmetscher mitgebrachte Jesuiten — die Patres Gerbillon und Pereyra — diesen gute Dienste leisten. Obwohl Albazin faktisch nicht gefallen ist, giebt Rußland in seinem ersten Vertrage, den es mit China schließt, seine gesamten Besitzungen im Amurbecken wieder preis. Die Grenze soll zunächst der Fluß Gorbitza bilden, während ihre Fortsetzung bis zum Meere nur allgemein festgesetzt wird. Im Westen wird der Argun als Grenze angenommen. Albasin wird geschleift, die russischen Ansiedelungen auf dem rechten Argunufer werden nach dem linken verlegt, und das Überschreiten der Grenze wird mit Todesstrafe bedroht. Indessen wird es für Leute, die im Besitz von Pässen sind und ausschließlich Handelszwecke verfolgen, freigestellt. Damit ist die russische Expansion nach Süden und Osten, nach dem Amurtal, für einen Zeitraum von über 180 Jahren lahmgelegt.

1697. Kamtschatka wird durch Vladimir Atlasoff in Besitz genommen. Nun befindet sich das ganze nördliche Asien in russischem Besitz. (Die Geschichte der Unterwerfung Kamtschatkas ist eine der unerquicklichsten und langwierigsten, einesteils wegen der immer mehr und mehr um sich greifenden Verwilderung der Kosaken, andernteils wegen der Aufsässigkeit der koriakischen und namentlich der jakutischen Bevölkerung. Es werden vom Wojewoden von Jakutsk die erdenklichsten Versuche unternommen, um Ruhe und Ordnung herzustellen. Atlasoff selbst, der in Moskau mit hohen Auszeichnungen empfangen wurde, auf der Rückreise aber der Versuchung nicht widerstehen kann, einen reichen russischen Kaufmann auszuplündern, wird zur Strafe in Jakutsk ins Gefängnis gesetzt, späterhin aber, als in Kamtschatka alles schief geht, als der einzige, der noch Ruhe schaffen kann, mit großen Vollmachten wieder nach dort geschickt. Wegen seiner Grausamkeit fällt er der Wut der Kosaken zum Opfer, ein Schicksal, das eine ganze Anzahl seiner Nachfolger teilen muß.)

1709. 14000 gefangene Schweden werden von Peter dem Großen in Sibirien angesiedelt.

1710. Peter der Große schafft die Wojewodenverwaltung in Sibirien ab und führt Gouvernementsverwaltung ein. Sibirien wird in folgende Generalgouvernements eingeteilt: 1. West-Sibirien (Gouvernements Tobolsk und Tomsk), 2. Ost-Sibirien (Gouvernements Jenisseisk und Irkutsk nebst dem Gebiet Jakutsk); dann kommen später 3. das Steppengeneralgouvernement (Gebiete Akmolinsk und Semipalatinsk), sowie in neuerer Zeit 4. das Amur-Generalgouvernement (Gouvernements Transbaikalia, Priamurskaja und Primorskaja).

1716. Kriegsgefangene und deportierte Schweden erbauen an der See von Ochotsk Schiffe, auf denen erstmalig Kamtschatka auf dem Wasserwege erreicht wird.

1723. Akinfija Demidoff dringt in das erzreiche Altaigebiet ein.

1725. Peter der Große rüstet die große Nordische Expedition zur Erforschung des Eismeeres aus, die unter Behring nach drei Jahren Kamtschatka erreicht.

1726. Begründung des ersten Hüttenbetriebs im Altai bei Kolywansk, der 1747 in den Besitz der Krone übergeht und heute noch Eigentum des Zaren ist.

1740—1742. Behring und Tschirikoff erforschen die Westküste Nordamerikas.

1744—1745. Besiedelung der Trakte Tobolsk-Tura, Ischim-Omsk und Tschauski-Ostrog-Tomsk mit Bauern und Fuhrleuten.

1745—1761. Entdeckung und Erforschung der Aleuten.

1761. Entdeckung der Neusibirischen Inseln durch Schalamoff.

1762—1780. Besiedelung des Traktes Tschauski-Ostrog-Tura.

1763. Erbauung der Bergstraße nach Jekaterinenburg im Uralerzdistrikt.

1763. Andrejeff entdeckt Wrangelland.

1768—1769. Kaiserin Katharina II. entsendet eine Expedition unter dem Leutnant Lewaschoff, die die Aleuten besucht, sowie Alaska entdeckt und in Besitz nimmt.

1799. Begründung der Russisch-Amerikanischen Kompagnie, um die russischen Besitzungen in Amerika und die Länder an der Behringsee auszubeuten.

1807. Russen lassen sich an der Mündung des heutigen Columbia-River nieder.

1812. Russische Trapper begründen eine Kolonie in Bodega in der Nähe des jetzigen San Francisko. (Die russischen Besitzungen in Nordamerika wurden 1867 an die Vereinigten Staaten verkauft.)

1847. Graf Murawieff übernimmt die Leitung der Geschäfte als Generalgouverneur von Ost-Sibirien.

3. Wie das Amurbecken endgiltig russisch wurde.

Die Geschichte der Russifizierung Sibiriens zeigt die merkwürdige Tatsache, daß die chinesische Grenze für das Vordringen Rußlands sogar ein stärkeres Hindernis war, als der Stille Ozean. Während die russischen Trapper, Kosaken und Handelsleute längst über die Behringstraße hinweg schwärmten, Alaska dem russischen Besitztum angliederten und in ihrem Vorwärtsschweifen sogar die südlicher gelegenen Küstenstriche des Stillen Ozeans bis hinunter nach Kalifornien eher in Besitz genommen hatten, als noch der europäische Einwandererstrom, der sich von Osten nach Westen hin über Nordamerika ergoß, diese Gegenden erreichte, bemühte sich die russische Politik ohne sonderlichen Erfolg, löffelweise die Vorteile von China zurückzuerobern, die man im Frieden von Nertschinsk scheffelweise preisgegeben hatte. War es auch Peter dem Großen noch gelungen, seinem Zeitgenossen Kangji auf diplomatischem Wege das Zugeständnis abzuringen, daß ein russischer politischer Agent in Peking Wohnung nehmen durfte — übrigens der erste und auf 140 Jahre der letzte fremde Gesandte in der nördlichen Residenz — so hatte der bald danach erfolgte Tod dieses letzten großen Herrschers Chinas eine fremdenfeindliche Reaktion im Gefolge, die auch den soeben auf russischer Seite erlangten Vorteil wieder illusorisch machte. Charakteristisch für die Art und Weise, wie die beiden Mächte miteinander verhandelten, ist übrigens die Ceremonie, die den Empfang des russischen Unterhändlers, Hauptmann Leon Ismaloff, beim Sohne des Himmels begleitete. Da der russische Abgesandte sich weigerte, den verlangten Kotau zu leisten, ohne diesen ihm aber der Anblick des Kaisers versagt und seine Mission aussichtslos geblieben wäre, so wurde ein Kompromiß geschlossen: zunächst warf sich ein hoher chinesischer Mandarin vor dem zu überreichenden Briefe des Zaren nieder, und dann machte Ismaloff seinen Kotau vor dem Kaiser von China! Der von ihm zurückgelassene politische Agent de Lange lebte in der Folgezeit in seinem Hause wie ein Gefangener und wurde schließlich aus Peking ausgewiesen. Auch die im Vertrag von Nertschinsk festgesetzte Handelsfreiheit an der Grenze unterlag den Chikanen von chinesischer Seite.

Die Preisgabe des Amurgebietes im Frieden von Nertschinsk bedeutete für die Zeitgenossen nur die Aufgabe eines Besitzes, der für Rußland keine wesentlich größere Bedeutung hatte, als irgend ein anderer Teil Sibiriens, und den man im Grunde genommen noch gar nicht einmal erworben hatte. Das wurde anders, als die steigende Bedeutung der Ansiedelungen am Meer von Ochotzk und an der Behringsee das Bedürfnis nach einer brauchbaren Verbindungsstraße mit dem Westen steigerte. Denn der schwierige und in der langen Winterszeit überhaupt nicht passierbare Landweg wurde diesen Bedürfnissen in keiner Weise mehr gerecht. Somit wurde eine Wiederaufnahme der Bemühungen, den Amur zum mindesten als Zufuhrstraße für die russischen Besitzungen am Stillen Ozean wiederzugewinnen, zu einer wirtschaftlichen Notwendigkeit. Von 1806 datiert der letzte vergebliche Versuch, von China auf gütlichem Wege die Erlaubnis zur Benutzung des Amur als Wasserstraße zu erhalten. Erst 30 Jahre später war die genügende Menge verschiedener Veranlassungen beisammen, um Rußland zu erneuter Energie anzuspornen. Abgesehen von der bereits geltend gemachten rein wirtschaftlichen Ursache war es in erster Linie die treibende Kraft eines impulsiv veranlagten und mit außergewöhnlichen Gaben ausgerüsteten Generalgouverneurs, die Wandlung schuf. Gleichzeitig offenbarte das erfolgreiche Vorgehen Frankreichs und Englands in China die militärische Schwäche des durch Jahrhunderte überschätzten Reiches der Mitte. Diese Schwäche wurde durch den Taipingaufstand noch vermehrt. Außerdem konnte Rußland befürchten, daß die europäischen Kolonialstaaten, vor allen Dingen England, von China Gebietsabtretungen verlangen würden, die Rußland vielleicht um die Frucht einer jahrhundertelangen Arbeit gebracht hätten, und ein während des Krimkrieges erfolgter Angriff einer französisch-englischen Flotte auf die Stellungen Rußlands an der Küste des Stillen Ozeans öffnete der russischen Politik die Augen über ihre Position im fernen Osten und veranlaßte sie zu einem schnelleren Tempo in ihren Maßnahmen zur Sicherung ihrer dortigen Besitzungen.

Die Geschichte der Erwerbung dieses wertvollsten Teiles der russischen Besitzungen in Ost-Asien ist eng verknüpft mit dem Namen eines einzelnen Mannes, der die moderne Aera der russisch-ostasiatischen Politik inauguriert hat: Muravioff Graf Amurski. Gegen zwei Fronten hatte er zu kämpfen, gegen China und die Feinde seiner Politik in St. Petersburg. Zu ihnen gehörte in erster Linie der damalige Minister des Auswärtigen, Nesselrode, dem der nahe Osten ein weit erstrebenswerteres Ziel schien — ein phasenreicher Kampf, der sich in dem Zeitraum von etwa einem Dutzend Jahren abspielte, voller Intrigen! Sein Ausgang war ein glänzender Sieg für Muravioff und für Rußland!

Als eine wirtschaftliche und politische Notwendigkeit, die selbst dem aller Kolonialpolitik feindlichen Nesselrode einging, wurde es bereits beim Auftreten Muravioffs erkannt, die Besitzungen an der See von Ochotsk und an der Behringsee durch einen brauchbaren Verkehrsweg in engere Verbindung mit dem Westen zu bringen. Es mußte das schon um deswillen geschehen, weil die Küste von Ochotsk, Kamschatka und Alaska von englischen Wälern und amerikanischen Robbenjägern unsicher gemacht wurde. Die der Russisch-Amerikanischen Kompagnie erteilten Privilegien verdienten aber nur dann diesen Namen, wenn Rußland auch ihren Schutz gegen Übergriffe von fremder Seite übernahm. Man entschloß sich daher zur Entsendung

von Kriegsschiffen nach der See von Ochotsk; sie sollten zu gleicher Zeit auch die Verproviantierung der abgelegenen Niederlassungen und die Truppenablösungen und Postbeförderung besorgen. Der Anfang wurde gemacht mit der neu erbauten Brigg „Baikal", die unter dem Kommando des Kapitän Nevelskoi abging. Die Besatzung dieser ersten Repräsentantin russischer Seemacht in den ostasiatischen Gewässern bestand aus sechs Offizieren und 30 Mann.

Muravioff, der für seinen verantwortungsvollen Posten persönlich vom Zaren Nikolaus I. ausgewählt worden war, reiste im Januar 1848 von Petersburg nach Ochotsk ab mit dem Versprechen, sich besonders um die russischen Besitzungen an der See zu bekümmern und Kamschatka zu besuchen, Nevelskoi folgte im August von Kronstadt aus. Ein Jahr später trafen sie sich wieder an der Küste des Meeres von Ochotsk. Beide hatten inzwischen mancherlei geleistet. Muravioff hatte die Reise von seiner Residenz Irkutsk aus fortgesetzt und erreichte bei Ochotsk die See. Mittlerweile war auf persönliche Initiative des Zaren hin beschlossen worden, einen neuen Hafen an der See von Ochotsk auszuwählen, da der Hafen dieses Namens den größten Teil des Jahres über vereist war, und vorgelagerte Sandbänke die Schiffahrt behinderten. Auch sollten gleichzeitig Schritte unternommen werden, um das Mündungsgebiet des Amur genauer zu untersuchen. Mit beiden Aufgaben wurde Nevelskoi beauftragt, und Muravioff eilte, um persönlich bei diesen wichtigen Untersuchungen anwesend zu sein und gleichzeitig sein Versprechen bezüglich Kamschatkas zu erfüllen. Dessen Besuch führte er im Sommer 1849 aus und war entzückt von der Lage des Hafens Petropauloffsk an der Behringsee, die hier die Achawabai bildet. Er bestimmte den Hafen zur Flottenstation und ließ ihn durch eine Anzahl von Batterien befestigen. Sodann traf er mit Nevelskoi bei Ajan an der See von Ochotsk zusammen. Dieser hatte inzwischen gleichfalls Kamschatka und Petropauloffsk besucht, um sodann die Nord- und Westküste der Insel Sachalin zu erforschen. Ihm gelang es, die für Muravioffs Pläne höchst wichtige Entdeckung zu machen, daß Sachalin nicht durch einen Isthmus mit dem Festlande verbunden, sondern eine Insel ist, die freilich nur durch eine schmale Straße von vier Seemeilen Breite vom Festlande geschieden wird, eine Tatsache, die bisher allen Entdeckern, darunter La Pérouse, Krusenstern, Broughton, entgangen war. Die große Bedeutung dieser Feststellung beruhte darauf, daß man nun nicht mehr allein auf die Zufahrt durch die den größten Teil des Jahres über vereiste See von Ochotsk angewiesen war, wenn man die Mündung des Amur erreichen wollte, sondern noch eine zweite Straße zur Verfügung hatte und zwar durch den tatarischen Golf, dessen Wasser wegen der starken darin laufenden Strömung einen weitaus größeren Teil des Jahres über offen bleibt. Nevelskoi war nach dieser Entdeckung auch noch den Amur ein Stück aufwärts gefahren und hatte damit zugleich eine zweite fehlerhafte Vorstellung beseitigt, die von einer höchst ungeschickten und in ihren Ergebnissen irreführenden Forschungsreise des Leutnant Gabriloff herrührte, und die Nesselrode mit besonderer Vorliebe in seinem Kampf gegen die Politik Muravioffs ins Feld zu führen pflegte. Gabriloff wollte nämlich die Mündung des Amur für Seeschiffe unzulänglich gefunden haben, weil ihre Tiefe nur zwischen anderthalb und drei Fuß schwankte. „Da außerdem Sachalin eine Halbinsel ist, so hat der Amur für Rußland keinen Wert", dozierte Nesselrode.

Auf Grund seiner Berichte und mit Unterstützung seiner Freunde in St. Petersburg konnte

es Muravieff durchsetzen, daß die Besatzung von Ochotsk nach Petropauloffsk verlegt wurde und außerdem an Stelle von Ochotsk ein Hafen, Petroffskoje, an der Schtschastjabai, in der Nähe der Amurmündung, neu besetzt wurde. Allerdings teilte dieser die üble Eigenschaft der anderen Häfen an der See von Ochotsk, daß er bis zum Juni vereist war. Infolgedessen fuhr Nevelskoi, der seine Forschungen nach Muravieffs Abreise fortsetzte und stets auf dessen Intentionen einging, den Amur zirka 25 Werst stromaufwärts und begründete auf dessen linkem Ufer den Flußhafen Nikolajeffsk, seit über 160 Jahren wieder die erste russische Niederlassung am Amur! Auch stellte er fest, daß China über die anwohnenden Giljaken keinerlei Hoheitsrechte ausübte.

Nevelskoi unternahm diese Schritte auf seine eigene Verantwortung hin, sie hätten ihm in Petersburg beinahe seine Degradierung eingebracht. Er eilte nach Irkutsk, um Muravieff mündlich Bericht zu erstatten, dieser war aber selbst bereits eilends nach Petersburg abgereist, um dort persönlich den Kampf gegen die Machenschaften seiner Gegner aufzunehmen, und Nevelskoi fand für sich nur die Ordre vor, dem Generalgouverneur sofort zu folgen. Beide kamen zur rechten Zeit, um Unheil zu verhüten. Muravieff fand schließlich Rückhalt am Zaren, Nesselrode wurde aus dem Vorsitz des auch in diesen Fragen damals noch zuständigen sogenannten Giljakenkomitees entfernt, und Muravieffs Politik siegte auf der ganzen Linie. Aber um die Pläne des kühnen Politikers durchzuführen, bedurfte es einer starken Streitmacht, und die finanziellen Verhältnissen jener Zeit gestatteten es Rußland nicht, größere Mittel zur Schaffung einer sibirischen Armee flüssig zu machen. Über ganz Sibirien hin waren nur vier Bataillone Infanterie verteilt, nicht einmal Artillerie war vorhanden. Muravieff wußte Rat! In der Gegend von Nertschinsk, also an der Grenze der umstrittenen Gebiete, waren die dort angesiedelten Bauern zu einem harten und schlecht bezahlten Frondienst in den Kronminen verpflichtet. Muravieff schlug vor, die Bauern von diesem Frondienst zu befreien und in Kosaken umzuwandeln. Diese Maßnahme, die später auch mit großer Energie zur Ausführung kam, bedeutete einerseits eine Befreiung der armen Leibeigenen, auf der anderen Seite stellte sie die fast kostenlose Schaffung einer eigenen sibirischen Streitmacht dar, mit der Operationen in größerem Umfange eingeleitet werden konnten. Die Bauern vertauschten nur zu gern das Los des Fronarbeiters mit dem des Soldaten, und Sibirien war plötzlich um zwölf Bataillone von je 1000 Mann Kosakeninfanterie reicher. Nevelskoi war mittlerweile rehabilitiert worden und wieder nach dem Osten zurückgekehrt. Er unternahm an der Küste der tatarischen See neue Forschungen, von denen die Entdeckung der sogenannten de Castribai die wichtigste ist. Ihre Bedeutung beruht darin, daß landeinwärts in ihrer Nähe ein See liegt, der „Kizisee", der mit dem Unterlauf des Amur in Verbindung steht, sodaß hier die Möglichkeit vorlag, mittels einer nach dem Meere zu bauenden Straße gewissermaßen eine neue südliche Mündung des Amur zu schaffen. Wiederum auf eigene Verantwortung gründete Nevelskoi die Stationen Alexandroffsk an der de Castribai und Mariinsk in der Nähe des Kizisees, als Kopfstationen der Verbindungsstraße von der See nach dem Amur. Weiter südlich wurde die Imperatorskibai entdeckt und gleichfalls besetzt, und auf Sachalin der Hafen Ilinsk. Zwar kostete es wiederum erhebliche Schwierigkeiten, die Legalisierung dieser eigenmächtigen Besitznahmen durchzusetzen. Aber es

gelang. Stolz konnte Nevelskoi auf seine Leistungen zurückblicken. Mit einer Handvoll Leute hatte er Besitz genommen von der Mündung des Amur, von der Westküste Sachalins und von einem Teil des Unterlaufes des Amur. Von der See aus reichte er dem von Westen her vordringenden Rußland die Hand. 1850 erhielt er die Erlaubnis, Petroffskoje in Besitz zu nehmen, und bis 1853 hatte er bereits die besten Häfen an der tatarischen See und das Mündungsgebiet des Amur besetzt. Lächerlich klein waren die Mittel, mit denen er diese Besitzergreifung ausführte. In Mariinsk lagen acht Mann, in Alexandroffsk drei, in Konstantinoffsk acht, in Iliusk sechs, später acht und die Besatzung von Nikolajeffsk zählte ursprünglich nur fünf Matrosen.

Während nun aber Nevelskoi neue Häfen besetzte und Muravioff seine neugebildeten Truppenformationen drillen ließ, zogen sich in Europa Gewitterwolken zusammen, die die weitestschauenden Projekte Muravioffs mit ungeahnter Schnelligkeit ihrem Ziele entgegenführten. Der Krimkrieg bereitete sich vor, und Muravioff eilte nach Europa, um Maßnahmen zu treffen zum Schutz der russischen Besitzungen im fernen Osten, vor allen Dingen von Petropauloffsk. Er wies mit aller Energie darauf hin, daß die einzige natürliche Zufuhrstraße der russischen Besitzungen am Stillen Ozean der Amur sei. Während er dann aber in Marienbad seine arg mitgenommene Gesundheit wieder herzustellen suchte, spielte ihm das Auswärtige Amt einen schlimmen Streich, indem es hinter seinem Rücken ein Schreiben nach Peking gelangen ließ, worin die chinesische Regierung zur gemeinsamen Aufrichtung von Grenzsteinen an der Gorbitza, einem linken Nebenfluß des oberen Amur, aufgefordert wurde, an der Stelle, wo der Verlauf der Grenze im Vertrag von Nertschinsk nur generell festgestellt worden war. Nesselrode kreuzte damit hinterlistigerweise die Politik Muravioffs, dem daran lag, den Chinesen die Auffassung beizubringen, daß sie auf das von ihnen in der Tat nicht in Besitz genommene linke Ufer des Amur überhaupt keine Ansprüche besäßen.

Die Lage, die für Muravioff durch dieses dolose Vorgehen in einer Frage, die jedenfalls von russischer Seite niemals angeschnitten werden durfte, geschaffen wurde, war nicht beneidenswert. Aber die Unruhen des Jahres 1854, in die Rußland, England, Frankreich und Sardinien verwickelt wurden, lenkten die Aufmerksamkeit der Petersburger Politik von Ost-Asien ab, und so gewann Muravioff freie Hand. Die Notwendigkeit der Verproviantierung und Verstärkung der früheren und neuen Erwerbungen an der See mußte ihm sowohl seiner eigenen Regierung gegenüber, wie in den Augen der Chinesen als Vorwand dienen, um mit aller Energie an die Ausführung seiner Pläne gehen zu können, und beide, Rußland wie China, schließlich vor ein fait accompli zu stellen. Aber er war Diplomat genug, um nichts zu thun, was ihm zum Nachteil hätte ausgelegt werden können. Er verzichtete also auf ein eigenmächtiges Vorgehen und legte in einer ausführlichen Denkschrift seine Auffassung der Amurfrage nieder, die so klar und verständig vorgetragen wurde, daß ein zu ihrer Prüfung unter dem Cesarewitsch eingesetztes Komitee ihr zustimmte. Somit hatte denn Muravioff im Jahre 1854 zum erstenmal von seiner eigenen Regierung die Autorisation erhalten, den Amur mit einer Streitmacht und mit Proviantfahrzeugen als den nächsten Weg zu den russischen Besitzungen am Pazifik zu benutzen. Gleichzeitig erhielt er auch den Auftrag, in der Grenzregulierungsfrage mit China zu verhandeln. Ein diplomatischer Attaché und ein Dolmetscher wurden ihm beigegeben, und die chinesische Regierung wurde von Petersburg aus dahin informiert, daß eine russische Flottille den Amur hinunterfahren würde, um Truppen

und Provisionen nach den durch Krieg mit europäischen Mächten bedrohten russischen Besitzungen am Stillen Ozean zu bringen.

Mittlerweile war die erste Amurexpedition auf das sorgfältigste ausgerüstet worden, es war in Stretensk der erste Amurdampfer vom Stapel gelassen worden, der „Argun", und die Expedition fuhr am 14. Mai*) 1854 von dort unter großem Gepränge ab.

Am 17. Mai erreichte die aus etwa 75 Fahrzeugen bestehende Flottille den Zusammenfluß des Argun und der Schilka, und fuhr am 18. morgens unter feierlichen Ceremonien in den verbotenen Strom ein. Am 28. Mai kam man in die Nähe von Aigun. Muravioff schickte einige seiner Offiziere voraus, die erkunden sollten, ob der Kommandant der Festung irgend welche Instruktionen von Peking erhalten habe. Das war nicht der Fall. Zwar legte er Protest ein gegen das vertragswidrige Verhalten der Russen, war aber durch den Anblick der großen Flottille so überrascht, daß er keinen Versuch machte, ihrer Weiterfahrt Schwierigkeiten in den Weg zu legen, sondern im Gegenteil Muravioff zu einer Parade seiner Truppen einlud, die mit Pfeil, Bogen und im Feuer gehärteten Holzlanzen antraten. Ohne weitere Zwischenfälle setzte die Flotte weiter und erreichte in ihrem Gros am 14. Juni Mariinsk. Dort traf Muravioff mit Nevelskoi zusammen. Er verteilte nun seine Mannschaften und Provisionen auf die verschiedenen in Besitz genommenen Häfen und reiste am 20. August über Ajan nach Irkutsk zurück.

Wie Muravioff arbeitete, zeigt die Tätigkeit des 200 Mann starken Detachements, das den Befehl erhalten hatte, am Kizisee Station zu nehmen. Dieses Detachement erhielt zunächst den Auftrag, die projektierte Straße vom Kizisee durch den Wald nach de Castribai zu bauen. Da die Provisionen schlecht geworden waren, so wäre das Detachement beinahe durch Hunger aufgerieben worden, wurde aber durch einen Zufall gerettet. Nachdem die Straße fertiggestellt, d. h. gerodet war, wurde das Detachement nach Nikolajeffsk und von da nach Petroffskoje geschickt. Die Kosaken erlitten aber in den alten Amurbooten draußen auf See Schiffbruch, und mußten sich am unwegsamen Ufer entlang einen Weg nach Petroffskoje bahnen. Von da brachte sie das Transportschiff „Irtisch" nach Ajan. Hier wurden sie mit vier Kanonen an Bord des Transportschiffes der russisch-amerikanischen Kompagnie „Kamschatka" gebracht und ausgeschickt, um räuberude englische Wäler abzufangen. Da ihr Suchen fruchtlos war, so blieben sie nur wenige Tage auf See und erbauten nach ihrer Rückkehr zwei Batterien. Mitte September wurden sie erneut eingeschifft und nach Alaska gesandt. Das geschah alles in einem Zeitraum von drei Monaten!

Die Maßnahmen Muravioffs sollten bald ihre glänzende Rechtfertigung erhalten. Nicht nutzlos hatte er den Weg den Amur entlang genommen, nicht nutzlos hatte er einen erheblichen Teil der mitgeführten Provisionen und ein Detachement von 100 Mann nach Kamschatka geschickt, um die Garnison von Petropauloffsk zu verstärken. Und wenn es den Russen auch im Laufe der Zeit nicht möglich war, den Platz auf die Dauer zu halten, so erfochten sie doch hier im fernsten Osten einen Sieg, während im Westen das Glück den russischen Waffen weniger hold war. Die Abwehr des Angriffs der englisch-französischen Flotte auf Petropauloffsk bildete gewissermaßen die Stichprobe für die Richtigkeit der Maßnahmen Muravioffs.

---

*) Die Daten in diesem Kapitel verstehen sich nach dem russischen Kalender.

Die Flotte, die am 17. August 1854 vor Petropaulofſk erſchien, beſtand aus ſieben Kriegsſchiffen, vier engliſchen und drei franzöſiſchen, mit insgeſamt einer Beſtückung von 236 Geſchützen. Die Befeſtigung des Hafens durch mehrere Forts war den Angaben Muravioffs bei deſſen Beſuch entſprechend ausgeführt worden. Die ſieben verſchiedenen Batterien beſtanden aus 35 Geſchützen. Es ſchien eigentlich ſelbſtverſtändlich, daß dieſe auf die Dauer dem Feuer von 236 Kanonen nicht würden widerſtehen können. Trotzdem gelang es den Verbündeten nicht, die Feſtung zu nehmen. Zwei Tage dauerte die Beſchießung, an beiden Tagen verſuchten ſie zu landen, an beiden Tagen wurden ſie mit außerordentlichen Verluſten zurückgeſchlagen. Bei dem letzten entſcheidenden Verſuch verloren ſie nicht weniger als ein Drittel ihres Landungskorps. Einen nachteiligen Einfluß auf die Operationen der Verbündeten hatte es auch, daß der Kommodore des Geſchwaders, der engliſche Admiral Price, ſich am Morgen vor dem erſten Angriff erſchoß, und das Kommando plötzlich in die Hände des älteſten franzöſiſchen Offiziers überging. Wäre dieſer Zwiſchenfall nicht eingetreten, dann hätten die Verbündeten wohl auch kaum die Verſuche, die ruſſiſchen Stellungen zu vernichten, ſo ſchnell aufgegeben, da ſie doch erheblich in der Übermacht waren.

Dieſer Sieg der jungen neu geſchaffenen Armee Muravioffs wurde mit einem begreiflichen Jubel in Rußland und vor allen Dingen auch in Sibirien ſelbſt aufgenommen und befeſtigte ſeine Stellung außerordentlich. Es muß nun aber als eine große Klugheit Muravioffs aufgefaßt werden, daß er ſich in der Folge nicht dem Riſiko ausſetzte, bei einem zweiten Mal den Glanz dieſes Sieges durch die Schatten einer unausbleiblichen Niederlage zu trüben. Es war bekannt geworden, daß die alliierte Flotte im folgenden Jahre, ſobald die Eisverhältniſſe es zulaſſen würden, verſtärkt wieder vor Petropaulofſk erſcheinen ſollte. Dem wäre die ruſſiſche Widerſtandsfähigkeit nicht gewachſen geweſen. Muravioff ſchickte daher ſeinen perſönlichen Adjutanten von Irkutſk aus mitten im ſibiriſchen Winter auf Hundeſchlitten nach Kamſchatka, um dem Kommandanten von Petropaulofſk den Befehl zu überbringen, den Platz mitſamt ſeiner Beſatzung und Einwohnerſchaft zu räumen. Dieſer Befehl wurde umgehend ausgeführt, und im Frühjahr 1855 ſegelte die ruſſiſche Flotte beſtehend aus der Fregatte „Aurora", der Korvette „Olivutza" und den Transportſchiffen „Dwina", „Irtiſch" und „Baikal" ſowie einem Boot unter dem Befehl des Kommandanten von Petropaulofſk, General Zavoiko, nach Süden. Da die See von Ochotſk ſo früh im Jahre (April) noch vereiſt war, ſo fuhr die Flotte, nachdem ſie im Schutze eines Nebels zwei feindlichen Kreuzern entſchlüpft war, von Süden in die katariſche See ein und ankerte in der Imperatorskibai.

Als die vereinigte engliſch-franzöſiſche Flotte im Mai vor Petropaulofſk eintraf, fand ſie nur noch einige amerikaniſche Händler vor, die baten, an Bord genommen zu werden, falls die Befeſtigungen, ihr einziger Schutz gegen die Eingeborenen, zerſtört würden. Die alliierte Flotte begab ſich nun auf ein fruchtloſes Suchen nach den ruſſiſchen Schiffen in der Behringſee und an der Küſte von Alaska. An dem gleichen Tage aber, an dem das vereinigte Geſchwader unter Admiral Bruce vor Petropaulofſk eintraf, traf auch ein engliſches Geſchwader unter Kommodore Elliot an der katariſchen See ein, vor dem ſich die ruſſiſchen Schiffe aus der Imperatorskibai nach dem Norden, nach der de Caſtribai, zurückzogen. Die ruſſiſche Flotte kam nun in eine höchſt bedenkliche Lage. Denn die von Nevelskoi aufgefundene Durchfahrt

nach dem Norden war noch vereist. Man mußte daher auf einen Kampf vorbereitet sein, dessen Ausgang zweifellos mit einer Wegnahme der russischen Schiffe geendet hätte. Unbegreiflicherweise griff aber Elliot das russische Geschwader nicht an, sondern kreuzte im Süden der tatarischen See, um den Russen den Ausgang zu sperren, bis Verstärkungen eingetroffen sein würden. Außerhalb Rußlands war zu jener Zeit die Entdeckung Nevelskoi's noch nicht bekannt, und Elliot glaubte die russischen Schiffe in dem „Meerbusen" wie in einer Mausefalle. Während er nun aber die Brig „Bittern" zum Admiral Stirling entsandte, um diesen um Verstärkung zu bitten, öffnete sich (am 14. Mai) das Eis der Durchfahrt, und die russische Flotte entschlüpfte während eines Nebels aus dem Hafen von de Castribai durch die nördliche Durchfahrt nach der Amurmündung. Gerade zur rechten Zeit! Denn am 16. Mai kehrte Elliot nach de Castribai zurück und war im höchsten Maße überrascht, die russischen Schiffe dort nicht mehr anzutreffen. Für ihn blieb keine andere Lösung des Rätsels übrig, als daß die Russen unter dem Schutze des Nebels nach Süden entwischt wären. Er steuerte daher nach dem Süden, und während die englisch-französische Flotte in der Behringsee vergeblich nach den verschwundenen russischen Schiffen suchte, kreuzte Elliot in der japanischen See und auf der Ostseite von Sachalin in der Hoffnung, die Schiffe vielleicht doch noch abzufangen, jedenfalls einer der amüsantesten Witze, die sich die Weltgeschichte geleistet hat.

Doch auch Muravieff hatte sein Ziel inzwischen nicht aus den Augen verloren. Die Chinesen hatten sich bereit erklärt, die in dem früher erwähnten Schreiben des Auswärtigen Amtes vorgeschlagene Grenzregulierung an der Gorbitza vorzunehmen. Muravieff hielt die Unterhandlungen indessen hin und unternahm seine zweite große Expedition, mit der er über 8000 Personen beiderlei Geschlechts nach dem Unterlauf des Amur transportierte und dort durch seinen getreuen Gehilfen, den einer Deportiertenfamilie angehörigen Fürsten Wolkonski, ansiedeln ließ. Auf diesem zweiten Transport brachte er auch die erheblichen Verstärkungen mit, durch die unter anderem die Garnison von de Castribai auf 500 Kosaken verstärkt wurde.

Als Elliot bis zum Eintritt des Herbstes vergeblich nach den verschwundenen russischen Schiffen gesucht hatte, erschien er zu Anfang Oktober wieder in der tatarischen See, wohin die russische Flotte sich seiner Meinung nach vor dem Winter zurückziehen mußte. Mittlerweile war de Castribai bis auf 70 Mann wieder von Truppen entblößt worden. Indessen nahmen diese Siebzig im Schutze des dichten Waldes das Gefecht mit dem englischen Landungskorps auf, das gegen einen unsichtbaren Feind focht. Mittlerweile wurden aus Mariinsk auch wieder Verstärkungen herbeigezogen; diese griffen aber nicht mehr ein, weil die Engländer Mitte Oktober Segel setzten. Damit erreichten die kriegerischen Operationen dieses Jahres ihr Ende, und das folgende Jahr brachte den Frieden.

Im September 1855 waren chinesische Unterhändler bei Muravieff in Mariinsk erschienen, denen gegenüber dieser zum erstenmal die Forderung stellte, daß die bis jetzt von den Russen besetzten Ländereien diesen gehören sollten, und daß den Russen ein ungehinderter freier Verkehr auf dem Amur zu gestatten sei. Die chinesischen Bevollmächtigten erklärten, sie seien zu derartigen Verhandlungen nicht ermächtigt, und produzierten das bekannte Schreiben des Auswärtigen Amtes über die Grenzregulierung an der Gorbitza. Muravieff wich den Verhandlungen



Chabaroffsk: Denkmal für Muravioff Graf Amurski.

hierüber aus mit der Phrase, die Chinesen möchten ihrer Regierung den ernsthaften Wunsch der russischen Regierung mitteilen, nun endlich zu einer Regelung ihres Verhältnisses zu China zu gelangen, und ihr außerdem von seiner Absicht Mitteilung machen, im nächsten Sommer erneut mit einem Proviantzug den Amur hinunter zu fahren.

Infolge der Aufgabe von Petropauloffsk, dessen Bewohnerschaft am Unterlauf des Amur angesiedelt wurde, und durch die beiden Transporte Muravioffs auf dem Amur war bereits eine stattliche Anzahl Kolonien entstanden. Der nächste Truppen- und Ansiedlertransport war, wie gesagt, für den Sommer 1856 vorgesehen. Inzwischen war aber Muravioffs Anwesenheit in Petersburg wieder notwendig geworden, da die Chinesen sich über die Errichtung russischer Ansiedlungen nicht allein links, sondern auch rechts vom Amur (Mariinsk, de Castribai u. s. w.) beschwerten, und das Auswärtige Amt in blinder Verständnislosigkeit der Pläne Muravioffs drauf und dran war, von China nur die Berechtigung freien Verkehrs auf dem Amur und der Anlage von Vorratshäusern auf beiden Seiten des Ufers zu verlangen. Auf dieser Reise erlangte nun Muravioff die Vollmacht, nicht nur über die ominöse Grenzregulierung mit China zu verhandeln, sondern über den Abschluß eines ganz neuen Vertrags, der nicht mehr eine offen gelassene Ausführungsbestimmung des Vertrags von Nertschinsk regeln, sondern eine völlig neue Grundlage schaffen sollte.

Muravioff blieb den Sommer über in Europa, während in seiner Abwesenheit General Korsakoff seinen Anordnungen gemäß eine neue, also die dritte Expedition den Amur abwärts organisierte und ausführte. Solche Expeditionen fanden nun Jahr für Jahr statt.

Im Dezember 1856 reiste der Generalgouverneur wieder nach Irkutsk ab. Die Regierung hatte der faktischen Annexion der von Nevelskoi und Muravioff besetzten und teilweise bereits besiedelten Gebiete dadurch Ausdruck gegeben, daß sie diese mit dem ganzen Küstengebiet bis einschließlich Kamschatka zusammenfaßte in eine Provinz, die „Primorskaja“. Auch wurde in diesem Winter damit begonnen, längs des Amur auf dessen linkem Ufer Poststationen zu bauen, und ein Postverkehr mit teils von Pferden, teils von Hunden gezogenen Schlitten eingerichtet.

Inzwischen waren wieder außerhalb Rußlands Ereignisse eingetreten, die die Erfüllung der Pläne Muravioffs beschleunigten. Es gehört zu den Eigentümlichkeiten der ostasiatischen Politik Rußlands, daß diese aus jedem wichtigeren Vorgang auf der ostasiatischen Bühne mit leichter Mühe für sich Vorteile ziehen konnte. Frankreich und England bemühten sich, mit China Handelsverträge abzuschließen. Das war für Rußland willkommener Anlaß, auch seinerseits die Vertragsfrage mit China neu anzuschneiden. Infolgedessen wurde Putiatin, der seinerzeit bereits einen Handelsvertrag mit Japan zustande gebracht hatte, nach Peking gesandt. Muravioff war hiervon anfangs keineswegs erbaut, weil er fürchtete, Putiatin könne ihm seine Pläne in der Amurfrage durchkreuzen. Er konnte sich indessen in Irkutsk auf der Durchreise Putiatins, der den Weg über die Mongolei wählen wollte, davon überzeugen, daß er in der Amurfrage dessen Eifer eher noch zügeln als anspornen mußte. Putiatin stieß auf unvorhergesehene Schwierigkeiten. Zunächst gestatteten ihm die Chinesen nicht die Reise durch die Mongolei, sodaß er sich gezwungen sah, den Amur abwärts über Nikolajeffsk und von da aus zur See nach Tientsin zu fahren, wo ihn aber die Mandarinen wieder mit nutzlosen Erörterungen hinhielten und ihm

die Reise nach Peking wehrten, die nur solchen Abgesandten fremder Herrscher gestattet würde, die Tribut brächten. Der Abgesandte des Zaren zog es daher vor, nach Schanghai zu fahren, und versuchte die Chinesen zu veranlassen, dort mit ihm zu verhandeln — freilich vergeblich.

Muravieff war unterdessen unermüdlich weiter tätig, das linke Ufer des Amur seiner ganzen Länge nach zu besiedeln. Aigun gegenüber, und zwar drei Kilometer stromaufwärts am Einfluß der Zeja in den Amur, dem Platz des alten chinesischen Aigun aus der Zeit von Albazin war Ust-Zeisk, das nachmalige Blagoweschtschensk, gegründet worden, und die Postlinie zwischen Ust-Streilka und Nikolajeffsk wurde fertig gestellt.

Putiatins Drängen hatte schließlich doch einen Erfolg, der sich allerdings in anderer Richtung, als seine Absicht war, äußerte und wesentlich beschleunigt wurde durch den Ausbruch der schweren Taipingrebellion, die das chinesische Staatsgebäude wanken machte, und durch den anschließenden Krieg Chinas mit England und Frankreich. Unter dem Druck dieser Verhältnisse lag China daran, nicht auch noch im Norden unbequeme Verwickelungen herbeizuführen. Aber ohne sich in seiner Stellung gegenüber England und Frankreich zu schaden, konnte es nicht in Schanghai verhandeln. Darum verlegte es lieber den Ort der Verhandlungen tief in das Innere des Kontinentes, nach Aigun. Am 16. Mai 1858 schloß Muravieff hier nach nur sechstägigen Verhandlungen einen Vertrag mit den chinesischen Bevollmächtigten, der das ganze linke Ufer des Amur an Rußland abtrat und das Küstengebiet zwischen der tatarischen See und dem Ussuri, sowie bis hinunter an die koreanische Grenze zu gemeinschaftlichem Besitz Rußlands und Chinas erklärte. Die Schiffahrt auf dem Amur, Ussuri und Sungari sollte ausschließlich für Schiffe beider Nationen gestattet sein, dagegen wurde freie Handelsbetätigung auf diesen Strömen proklamiert. Die genaue Grenzregulierung an der Küste wurde absichtlich einer späteren Gelegenheit vorbehalten. Sie erfolgte bereits nach zwei Jahren im Vertrag von Peking. Putiatin hatte unterdessen, und zwar nur acht Tage nach dem Abschluß der Konvention von Aigun, in Tientsin schließlich doch noch fast gleichzeitig mit dem englischen und dem französischen Unterhändler einen Handelsvertrag für Rußland unterzeichnet, und im Jahre 1859 wurde General Ignatieff als Gesandter nach Peking geschickt. Während dieser nun in Peking über die definitive Grenzregulierung verhandelte, bereiste Muravieff das neu erworbene Küstengebiet und entdeckte die Bai Peters des Großen, wo er Wladiwostok begründete, und die Possietbai. Sodann gab er Ignatieff die nötigen Informationen, denen zufolge dieser bei dem Abschluß des Vertrages darauf bestand, daß die Grenze noch südlicher, als bis zu dem in der Konvention von Aigun vorgesehenen Küstenfluß Suiphun gezogen wurde, bis hinunter zur koreanischen Grenze. Damit verlor China im Norden den Zugang zur japanischen See, den östlichen Zugang zum Meere. Auf diese Weise wurde auch die östliche Mandschurei, das Stammland der chinesischen Herrscherdynastie, eine russische Provinz, und es war nur noch eine Frage der Zeit, daß auch der Rest der Mandschurei von demselben Schicksal ereilt wurde.



Chabarowsk: Eroberte chinesische Fahnen bei der Parade.

IV. Kapitel.

Durch die Primorskaja.

1. „Da, wo einstmals Tschingis herrschte.“*)

16. Juli.

Wenn ich abergläubisch wäre, würde ich mich jetzt auf dem nächsten Dampfer einschiffen, der nach Süden fährt, und würde auf irgend einem Wege nach Europa zurückkehren, nur nicht quer durch Sibirien. Ich habe meine Reise auf der transsibirischen Eisenbahn noch nicht angetreten und habe schon einen Zug verpaßt! Das kam so. Dienstmänner giebt es in Wladiwostok nicht. Statt deren besorgen chinesische Fuhrleute das Reisegepäck von und nach der Landungsstelle oder dem Bahnhof. Da der einzige Schnellzug täglich morgens um 9 Uhr 25 Minuten abfährt, so war ein chinesischer Kärrner für mich auf 8 Uhr 15 Minuten vor das Hotel bestellt. Er war auch pünktlich da. Das Aufladen dauerte zehn Minuten. Die Koffer wurden auf der ungelenken zweirädrigen Karre verschnürt, damit sie nicht hinuntersegelten, wenn die Karre über die Wladiwostoker Straßen schaukelte. Die Droschke, die ich benutzte, und die Karre mit meinem Gepäck fuhren zu gleicher Zeit vom Hotel ab. Nach weniger als zehn Minuten war ich auf dem Bahnhof, die Karre, die langsamer fahren mußte, sollte in spätestens fünf Minuten nachkommen. Das fiel ihr aber gar nicht ein. Endlich, endlich, nach langem Harren und einigen unter-

*) Vers aus einem Gedicht, das Muravioff zu Ehren am 9. Mai 1854, seinem Geburtstage, in Nertschinsk gesprochen wurde, an demselben Tage, an dem die Einwohner ihm unmittelbar vor der Abfahrt der ersten Expedition auf dem Amur ein Abschiedsfest gaben.

drückten Verwünschungen sehe ich sie um die Ecke biegen. Es ist bereits zehn Minuten vor Abgang des Zuges. Nun schleunigst abladen und expedieren! Nebenher erfahre ich auch, daß der biedere Chinese die Karre unterwegs umgeworfen hat, als er eiligst eine scharfe Ecke nehmen wollte, daß er infolgedessen sämtliche Koffer losseilen, die Karre wieder aufrichten, neu beladen und neu verschnüren mußte, was mir aber in dem Augenblick ziemlich einerlei war, weil ich meine ganze Aufmerksamkeit nur darauf richtete, mit dem Beamten, der meine Sachen expedieren sollte, ins Reine zu kommen. Ich mit meinen törichten Begriffen von europäischer Geschwindigkeit war der festen Überzeugung, daß der Zeitraum von zehn Minuten dafür genügen würde, zumal die übrigen Reisenden bereits versorgt zu sein schienen. Aber das Ausrechnen der Überfracht machte dem Expedienten offenbar große Schwierigkeiten. Kopfrechnen lernt in Rußland anscheinend kein Mensch. Wenigstens rechnet jeder Krämer, jeder russische Bankier, jeder Schalterbeamte sämtliche vier Spezies nie anders als auf der Rechenmaschine aus. In der Tat, wenn der Russe wissen will, wieviel zwei und zwei ausmachen, dann nimmt er erst die Rechenmaschine vor, und wenn du ihn gleich hinterher fragst, wieviel zwei mal zwei ist, dann klappert er erst wieder eine Zeitlang mit den Kugeln und ist nachher außerordentlich überrascht, wenn er herausbekommt, daß zwei mal zwei auch vier ist, und daß du das aus dem Kopfe gewußt hast. Wie bei uns das Überhandnehmen des Lesens und Schreibens nach und nach das Gedächtnis degeneriert, so hat die Rechenmaschine es auf dem Gewissen, daß in Rußland die Leute im allgemeinen nicht die einfältigste Addition im Kopfe ausführen können. Wenn der Russe aber mit der Rechenmaschine klappert, dann muß man ihn in Ruhe lassen, sonst verrechnet er sich und muß die ganze Manipulation noch einmal von vorn anfangen. In meinem nichtrussischen Untertanenverstand glaubte ich nun, ich könnte dem braven Beamten helfend unter die Arme greifen, indem ich ihm verschiedentlich das Resultat der Rechnung, wieviel die Überfracht für mein Gepäck bis Chabaroffsk am Amur kosten würde, das ich längst im Kopfe ausgerechnet hatte, mündlich und schriftlich unterbreitete. Aber ohne Erfolg! Ungläubig schaute er die Zahlen an, die ich ihm hinschrieb und schien auch meinem Gelde, das ich bereits abgezählt vor ihn hingelegt hatte, keine Gegenliebe darzubringen; und da ich ihn leider bei seiner Klapperei gestört hatte, so fing er von neuem an, das Exempel auszurechnen, wieviel sechs und ein halbes Pud, wovon ein Pud Freigepäck ist, kosten, wenn ein Pud soundsoviel kostet. Er verrechnete sich, bekam zu viel heraus, ich protestierte, und als er das Resultat endlich richtig heraus hatte, fuhr gerade der Zug aus dem Bahnhof! „Wenn man ihm vorher einen Rubelschein unter seine Rechenmaschine schiebt, dann rechnet er flinker", erklärte mir nachträglich jemand, dem ich mein Leid klagte. Ja, so etwas muß man nur vorher wissen!

Anstatt mit dem Zuge 9 Uhr 25 Minuten fahre ich nun mit dem Zuge, der nachmittags 3 Uhr 25 Minuten Wladiwostok verläßt. Das ist „der" Personenzug auf dieser Strecke, während der Zug am Vormittag „der" Schnellzug ist. Dieser verdient allerdings seinen Namen nicht deshalb, weil er besonders schnell fährt; für einen Schnellzug keineswegs schnell, nur 21 Kilometer in der Stunde! Sondern deshalb, weil der Personenzug noch viel langsamer fährt! Er braucht, um die 721 Werst lange Strecke nach Chabaroffsk zurückzulegen, von heute nachmittag 3 Uhr 25 Minuten bis übermorgen nachmittag 6 Uhr 40 Minuten, das sind also durchschnittlich

14 Werst in der Stunde. Um der Gerechtigkeit willen muß aber mitgeteilt werden, daß die Werst immer noch etwas länger ist, als der Kilometer, nämlich ganze 67 Meter.

Natürlich werde ich nicht die ganze Strecke bis Chabarofsk mit dem Personenzug fahren, sondern ich werde in Nikolsk, wo die Mandschureilinie abzweigt, aussteigen und mit dem Schnellzug, der früh von Wladiwostok abgeht, morgen nachmittag weiterfahren.

* * *

Die große Uhr am Stationsgebäude von Wladiwostok, die genau so aussieht, wie die Uhr am Bahnhof Friedrichstraße in Berlin, zeigt 3 Uhr 25 Minuten. Der Zugführer giebt auf seiner schrillen Pfeife einen langgedehnten Pfiff, die Maschine antwortet ebenso gedehnt. Der Zugführer pfeift ein zweites Mal, jetzt kurz und spitz, die Maschine antwortet nochmals, ebenso kurz und spitz, dann setzt sich der Zug langsam in Bewegung. Dieses Mal sitze ich drinnen, in eine Ecke eines mit rotem Plüsch gepolsterten Coupés erster Klasse gelehnt. Der weiße Mann fährt im fernen Osten, wenn er sich estimiert und dasselbe von andern für sich in Anspruch nimmt, stets erster Klasse. Alles heimelt mich an. Das weiche Polster, das gar nicht so holperig ist, wie die Matratze in der „Nummer" meiner Gostiunitza, die blank geputzten Fensterscheiben, die sauberen kleinen Offizierskinderchen, die mit ihrer in eine chique Pariser Robe nach modernstem Schnitt gekleideten Mama mir gegenübersitzen und nach Hause fahren, nachdem sie in der Stadt Einkäufe gemacht haben, die jetzt nochmals ausgepackt und besehen werden, und dann das angenehme Schütteln des Eisenbahnwagens! Ich schließe mit einem unbeschreiblichen Gefühl von Glückseligkeit die Augen, um den flüchtigen Moment zu bannen. In einer Sekunde überfliege ich noch einmal alle die verschiedenen Reisegelegenheiten, die ich nun während meines Aufenthaltes im Osten benutzt habe: zuerst die Eisenbahn — ah die Eisenbahn! — bis Genua, dann den schönen großen Passagierdampfer der Hamburg-Amerika-Linie, zwischendurch Somalikähne, ceylonesische Einbäume, malayische Boote, chinesische Sampans, Dampfpinassen und Dampfbarkassen, einmal auch ein Torpedoboot, von Schanghai aus dann einen großen Truppentransportdampfer, dann bis Tongku einen ehemaligen Yangtsedampfer, dann wieder einmal die Eisenbahn, während des Feldzuges das Ponie oder den Maulesel oder den chinesischen Mandarinenkarren oder noch öfter Schusters Rappen, dann wieder die Eisenbahn, aber in welchem Zustande! Sodann kam auf der Reise durch die Mandschurei die Draisine mit den chinesischen Kulis davor, dann die chinesische Ackerkarre, dann wieder einmal ein Stück Eisenbahn, dieses Mal allerdings dritter Klasse, später in Schantung der Esel und die Maultiersänfte, von Tschifu nach Amoy ein deutscher Frachtdampfer, von dort nach Hongkong ein japanischer Postdampfer, dann in Süd-China die Sänfte und die Chinesendjunke, in Schanghai vorwiegend die Ponie-kutsche und, wie auch in Japan, die Rickschah, in Wladiwostok dann die Troika, gewöhnlich allerdings mit nur zwei Pferden, und nun wieder die Eisenbahn, eine weiche Ecke im Coupé erster Klasse — ah, man lernt Kulturerrungenschaften erst würdigen, wenn man sie so lange entbehrt hat!

In der Tat, ich bin sehr gut aufgelegt ob alledem, und es ennuyiert mich gar nicht, daß der fatale Bummelzug, nachdem er die Swetlanskaja gekreuzt hat, nun am Gestade der Amurbai

dahinschleicht mit der Geschwindigkeit eines Radfahrers, der seine erste Ausfahrt auf der Landstraße macht. Eine ganze Weile geht es am Meere entlang, die Gegend könnte fast malerisch sein, hin und wieder ist sie es, wenn aus dem Gebüsch, das die Hänge der Hügel bedeckt, hier und da die Sommerwohnung eines wohlhabenden Wladiwostoker Kaufmanns herauslugt, oder wenn bei einer Kurve, deren es sehr viele giebt, der Blick auf einem der Kasernements des Ussuri-Eisenbahnregiments hängen bleibt und sich unter Zuhilfenahme einiger Phantasie daraus eine Ähnlichkeit mit dem lieblichen Miramare bei Triest konstruiert.



Kohlenbergwerk an der Süd-Ussuribahn (S. 188).

Nach fünf Kilometern die erste Station, Pervaja Retschka! Hierher sollte dem ursprünglichen Plan gemäß die Endstation der Ussuribahn kommen, die nur durch eine Schleppbahn mit der Landungsstelle am Goldenen Horn verbunden werden sollte. Nachdem man später davon abgesehen hat, gilt dieser Bahnhof als Hilfsbahnhof von Wladiwostok. Es wimmelt von Militär, da hier die Kasernements der bei Wladiwostok stationierten Truppen liegen. Nach einem Aufenthalt von 20 Minuten — unter dem tun es die Russen im allgemeinen nicht — fahren wir weiter. Die Gegend bleibt gleichmäßig freundlich und wird sogar zeitweilig idyllisch, so elf Kilometer weiter, bei der nächsten Station Sedanka, wo die meisten Landhäuser der Wladiwostoker Kaufleute liegen. Ein großes Gebäude fällt besonders in die Augen, es ist die bereits

früher erwähnte Streichholzfabrik von Suworroff, die trotz ihres Zollschutzes gegen die japanische Konkurrenz wegen russischer Liederlichkeit liquidieren mußte. Bei der nächsten Station, Chilkowo, sehen wir große Lager von Steinkohle, die hier gewonnen wird, und mit der die Bahn heizt. Der Betrieb ist von der Eisenbahnverwaltung selbst in die Wege geleitet worden. Wladiwostok bezieht seinen Hauptbedarf an Steinkohlen von Sachalin. Übrigens sind die Kohlenlager Sibiriens noch keineswegs in Angriff genommen, auch weiß man noch recht wenig über ihren Umfang und ihre Ergiebigkeit, und einer Förderung in großem Umfange würde sich außer zahlreichen anderen Hindernissen namentlich der Mangel an Arbeitern hemmend in den Weg stellen, und das um so nachhaltiger, je tiefer die Bergwerke im Innern des Landes liegen. Vor der Hand brennt sowohl die transsibirische Eisenbahn, mit Ausnahme der Ussuribahn, als auch die gesamte Dampfschiffahrt Sibiriens*) durchweg Holz. Solange also die Holzbestände Sibiriens noch ausreichen, mit denen eine schier unglaubliche Raubwirtschaft getrieben wird, liegt kein zwingender Grund zur Ausbeutung der Steinkohlenschätze vor, und wenn ein Privatunternehmer bereits jetzt beginnen wollte, Kohlen zu fördern, so würde er damit kaum auf seine Rechnung kommen, da die Maschinen nicht für Kohlenfeuerung eingerichtet sind, und der Übergang dazu einen vollständigen Umbau der Kessel und Feuerungen sowohl auf den Dampfern wie auf der Eisenbahn mit sich bringen würde, der ohne ganz unverhältnismäßig hohe Kosten nicht auszuführen wäre. Denn die Maschinen sind größtenteils aus dem Auslande importiert, besonders für Holzfeuerung gebaut, und es fehlt vor allen Dingen an Schiffsbauingenieuren und Werften oder Maschinenreparaturwerkstätten, um derartige Arbeiten ausführen zu können. Diese Tatsachen genügen aber, um die Kohlenschätze Sibiriens noch auf Jahrzehnte hinaus zu konservieren, und in ihnen liegt in der Hauptsache auch mit die Erklärung dafür, daß Rußland noch nicht an die Hebung dieser Schätze herangegangen ist, obgleich sie bereits seit langer Zeit erkundet und bekannt geworden sind. Um die Kohle aber aus dem Innern mit der Bahn oder auch zu Wasser nach der Küste zu bringen und sie dem ostasiatischen Markt anzubieten, dazu würden die Kosten viel zu erheblich sein, selbst wenn ausschließlich der Wasserweg benutzt werden sollte, um mit der billigen, wenn auch nicht besonders schätzenswerten japanischen Kohle in Konkurrenz treten zu können. Das wäre meines Erachtens nur möglich für Kohlen in unmittelbarer Nähe der Küste, namentlich auch für die recht gute Sachalinsteinkohle. Diese wird aber vor der Hand noch nicht in dem Umfange und so billig gewonnen, daß sie für den ostasiatischen Kohlenmarkt anders fühlbar wird, als dadurch, daß sie die russische Mandschurei diesem als Absatzgebiet entzieht. —

Die Gegend, durch die wir nun fahren, ist dichter bewaldet. Wir wenden uns ab von der See, die Bahn, die bis dahin ziemlich östliche Richtung innegehalten hat, wendet sich nun vorwiegend nach Nordwesten, bei einer scharfen Drehung entschwindet die Amurbai dem Blick, und die Bahn steigt langsam das leicht gewellte Hügelland hinan, das das linke Ufer des Suiphun eindämmt. Die dichten Fichtenwaldungen, über die das Auge schweift, haben das Material gegeben zu den Bahnschwellen, über die wir hingleiten, und die grasbewachsenen Halden,

*) Im europäischen Rußland dagegen, namentlich in seinen östlichen Teilen, im Gebiet der Wolga, wo das Holz zu diesem Zwecke zu teuer sein würde, brennen die Lokomotiven und Dampfer Naphta.

auf denen massenhaft abgesägte, mehr aber noch abgebrannte Baumstümpfe und hier und da ein vereinzelt stehengebliebener Baumriese emporragen, ziehen sich längs der Bahnlinie hin, um in einiger Entfernung durch dunkelgrüne Waldungen, die in tiefsten Tinten daliegen, eingesäumt zu werden. Nach links hin öffnet sich das Tal, und bald unterscheidet man einen schmalen Silberstreifen, der sich in einer Mulde dahinzieht. Wir lenken ein in das Suiphuntal und gelangen nach Rasdolnoje am Suiphun, der von hier aus schiffbar ist. Die Offiziersfrau mit den beiden allerliebsten Kindern, die sich während der Fahrt mit der in Wladiwostok gekauften französischen Ausgabe von Wilhelm Busch amüsiert haben, steigt aus. Ihr Mann steht beim



Marktplatz in Nikolsk (S. 192).

ersten Sibirischen Schützenbataillon, das hier stationiert ist. Der Ort hat noch keine 400 Einwohner, die Häuser liegen aber am Bergesabhang so weit hingezogen, daß es aussieht, als ob es eine Stadt von 10000 Einwohnern wäre. Hier mündet auch die Poststraße nach der Possietbai ein. Es dunkelt bereits, aber die Dämmerung nimmt dem landschaftlichen Bilde wenig von seinem Reiz. Lange Zeit folgt jetzt keine Station, und wir passieren bereits im Mondenschein die malerischen Suiphunklippen, durch die die Bahn bis dicht an das Ufer gedrängt wird. Ich bin allein in meinem Coupé, der Zug scheint fast ausschließlich für den lokalen Verkehr benutzt zu werden. . . . Es ist zehn Minuten nach 9 Uhr, wir sind die ersten 100 Kilometer in den asiatischen Kontinent eingedrungen: Nikolsk, die erste Etappe auf dem Wege nach Preußisch-

Berlin ist erreicht. Die Stadt liegt über einen Kilometer vom Bahnhof entfernt. Also: „Istwoschtschik! ... Gostinniza!" „Karascho!" Die Pferde fliegen im Galopp über die staubige Landstraße.

Mein Kutscher setzt mich ordnungsmäßig vor dem angeblich ersten Hotel von Nikolsk ab. Er erhält als Lohn einen Rubel. Das ist natürlich viel zu viel. Denn er schimpft fürchterlich und will mehr haben, bis der Wirt herauskommt und sich den Fall vortragen läßt. Als er hört, daß der Kutscher einen Rubel bekommen hat, springt er mit einem Satz in die Haustür, ergreift einen Stock und ruft dem Istwoschtschik auf Russisch ein paar Schmeicheleien zu, die dieser anscheinend erwidert, bis er den geschwungenen Knüpel sieht. Da klascht er seinen Pferden mit der Peitsche über den Rücken, sodaß diese direkt im Galopp anziehen, und — ward nicht mehr gesehen.

Ich erhalte meine „Nummer" angewiesen. Sie kostet einen Rubel für die Nacht. Der Buffetier spricht zur Abwechslung wieder einmal daitsch.

* * *

Die geographische Lage von Nikolsk ist außerordentlich günstig. Ihr ist wohl auch in erster Linie die Blüte und der schnelle Aufschwung zu danken, die den Ort, der seit drei Jahren Stadt ist, mit seinen 13000 Einwohnern zu der volkreichsten und bedeutendsten Station der Ussuribahn gemacht haben. Hier ist das Tor, das sich nach dem reichen Hinterlande der kultivierten Süd-Mandschurei öffnet. Freilich wäre die Stadt im Falle einer chinesischen Insurrektion in der Mandschurei der Gefahr am meisten ausgesetzt. Die 100 Kilometer, die sie von der chinesischen Grenze trennen, bieten keine allzugroße Sicherheit. Aber dafür ist sie auch die wichtigste Garnisonsstadt in der Primorskaja. Sie beherbergte vor dem Ausbruch der chinesischen Unruhen die 1. Ostsibirische Schützenbrigade, das 3., 4. und 5. Schützenbataillon, zwei Batterien Feldartillerie, eine Mörserbatterie der Ostsibirischen Artilleriebrigade, die Ussuri-Kavalleriebrigade und das erste Transbaikalische Kosakenregiment. Seit den chinesischen Wirren ist die Garnison aber wesentlich verstärkt worden. Nikolsk hat durch den Bau der Eisenbahn nicht wie die meisten Ansiedlungen, die direkt am Ussuri liegen, verloren, sondern nur gewonnen, und wird noch mehr gewinnen, wenn die Anschlußbahn quer durch die Mandschurei, die hier einmündet, erst vollendet sein wird. Es ist der Knotenpunkt, in dem die Verkehrswege des östlichsten Teiles der russischen Besitzungen von Norden (Ussuri- und Amurland), von Osten (Wladiwostok), von Süden (Possietbai und Korea) und von Westen (Mandschurei sowie die übrigen von der transsibirischen Bahn durchfahrenen Landstriche) zusammenlaufen. Auch die Bodenverhältnisse sind äußerst günstig. Dazu kommt noch, daß Nikolsk eine der am weitesten südlich gelegenen russischen Niederlassungen Sibiriens ist, sodaß auch die klimatischen Verhältnisse dem Ort eine verheißungsvolle Stellung einräumen. In unmittelbarer Nähe des Bahnhofes, der vorläufig noch über einen Kilometer von den ersten Häusern der Niederlassung entfernt liegt, hat sich bereits eine Niederlassung für sich gebildet, die speziell der Bahn dient. Dort finden wir freundliche Beamtenwohnungen mit Gärtchen davor neben Maschinenwerkstätten, Werkstätten zum Wagenbau, großen Lagerhäusern für Bahnmaterial, einer zweiklassigen Schule für die Kinder der Bahnbeamten, einem Hospital u. s. w. Es wird

voraussichtlich kaum mehr eines Zeitraumes von zehn Jahren bedürfen, bis die Lücke zwischen den Ansiedlungen am Bahnhof und den Häusern der Stadt vollständig ausgefüllt ist.

* * *

Wie gern hätte ich jetzt noch meinen Reiseplan geändert und hätte die Strecke von Nikolsk aus über Charbin quer die Mandschurei benutzt bis zur Station Kaidalowo zwischen Stretensk und Tschita, wo die sogenannte ostchinesische Bahn in die transbaikalische Strecke der transsibirischen Bahn einmündet. Ich ventiliere denn diese Frage auch auf das eingehendste mit dem



Wjasemskaja, die größte Station der Nord-Ussuribahn (S. 195).

daitsch sprechenden Buffetier als der einzigen sterblichen Seele, mit der ich mich in gebildeter Rede und Widerrede verständlich machen kann. Aber der Erfolg ist leider recht negativer Natur. Der Buffetier erzählt mir, auf der Strecke Nikolsk-Pogranitschnaja (an der chinesischen Grenze) verkehrten die Züge regelmäßig, darüber hinaus aber höre jede regelmäßige Beförderung auf. Man könne zwar im Notfall noch vorwärtskommen, aber nur auf Arbeitszügen, deren Aufenthaltszeiten oft unberechenbar seien. Bis Charbin (am Sungari), wo die Strecke nach Port Arthur, Dalny, Nintschwang, Peking u. s. w. abzweigt, könnte man auf diese Weise allenfalls noch kommen, vielleicht auch noch bis Tsitsikar (am Nonni, einem Nebenfluß des Sungari).

Dann aber müsse man über das Gebirge (den Kleinen und den Großen Chingan) mit Postpferden weiterreisen, und es sei sehr fraglich, ob diese nicht sämtlich für die Bahnarbeiten in Anspruch genommen wären. Jedenfalls würde die Fahrt doch außerordentlich beschwerlich werden, und wenn auch das nicht gerade mich abhalten würde, sie anzutreten, so tut es doch die Erwägung, daß meine Reise voraussichtlich in ihrer Zeitdauer ganz unberechenbar werden würde. Außerdem liegt mir auch viel daran, die Gebiete zu sehen, die Gegenstand eines jahrhundertelangen Kampfes zwischen Russen und Chinesen gewesen waren. Während ich mich mit dem Buffetier unterhalte, stehe ich am Schenktisch und nehme nach russischer Art vor dem Abendbrot meine Sakuska in Gestalt eines Kaviarbrötchens. Ich lobe den Kaviar und erfahre, daß es frischer Kaviar von Amurstören ist. Wenn ich den Kaviar so gern äße, meint der Buffetier, dann müßte ich unbedingt den Amur aufwärts fahren. „Da spaißt man de Ikrä glaich mit Leffeln!" Also fahren wir schon den Amur entlang, wo man den Kaviar gleich mit Löffeln speist!

* * *

17. Juli.

Die Stadt macht bei Tage gesehen in der Tat den Eindruck rapiden Wachstums. Die Straßen bestehen aus zwei Häuserreihen, vor denen sporadisch Holztrottoirs liegen, und dazwischen einem Morast. Wenn man mit dem Wagen durchfährt, spritzt der Schmutz hoch auf, und fährt ein anderer Wagen vorbei, dann tut man gut, einen Regenschirm aufzuspannen, da es immerhin bequemer ist, diesen später vom Hoteldiener reinigen zu lassen, als sich selbst das Antlitz waschen zu müssen, zumal bei der allgemeinen Wasserteuerung. Die großen Wladiwostoker Handelshäuser Kunst & Albers, Langelütje, Tschurin u. s. w. besitzen hier Zweigniederlassungen, und der Marktplatz steht voll von hölzernen Buden, in denen Russen, Juden und Chinesen allerlei Kleinkram feilhalten. Die Häuser sind zum größten Teil aus Holz, Steinhäuser giebt es höchstens 20, darunter befindet sich eine schöne alles überragende weiße Kathedrale, die aber den religiösen Bedürfnissen der Einwohner nicht genügt. Außer ihr stehen in der Stadt noch drei hölzerne Kirchen, zu denen sich eine vierte in der Kolonie am Bahnhof gesellt. Die Truppen liegen in ausgedehnten Baracken und Kasernen im Süden der Stadt. Alte Mauerreste erinnern an das sagenhafte Königreich Bochai, dessen Residenz hier gelegen haben soll. Ihm folgte das Königreich Mandschur. Dieses wurde von Tschingis Khan zertrümmert, auf seinen Trümmern erstand das neue mandschurische Reich der Tsching, die jetzt auf dem Throne Chinas sitzen und mittlerweile selbst wieder von den Russen aus ihrem Stammlande verdrängt wurden. Das ist die Fabel von dem großen Tier, das das kleinere verschlingt, um selbst von dem noch größeren gefressen zu werden.

* * *

Zahlreiche Passagiere erwarten gegen 2 Uhr nachmittags die Einfahrt des Wladiwostoker Schnellzuges. Am Vormittag ist der Zug aus der Mandschurei, von Pogranitschnaja, angekommen und hat mehrere hohe Offiziere mitgebracht, die nach Chabaroffsk reisen, um dort an einer großen Jubelfeier der am chinesischen Feldzug beteiligt gewesenen Regimenter, die am nächsten Sonntag stattfindet, teilzunehmen. Pünktlich fährt der Zug ein, er ist bereits von Wladiwostok her stark

besetzt.' Also heißt es eilen, um einen guten Platz zu erwischen. So denken die Russen auch, im Nu sind die Türen der nach Art unserer D-Züge eingerichteten Wagen besetzt, und es gelingt mir, unmittelbar hinter einem General, der mit seiner Gemahlin reist, in ein noch freies Coupé zu gelangen, in dem ich mich sofort häuslich niederlasse. Der Offizier redet mich an, ich höre immer nur „madame, madame", und schüttele bedauernd den Kopf, verstehe nicht! Mittlerweile bringt der Bursche das Gepäck seiner Herrschaft ins Coupé, wohl an die zehn verschiedene Stücke, darunter einen mächtigen Mantelsack, der gar nicht in die Gepäckkörbe über den Sitzen hineingeht und vor das Fenster gestellt werden muß — der große Bettsack, ohne den der Russe hier draußen nicht reist. Wir nehmen Platz, außer uns dreien ist noch ein alter weißbärtiger Herr im Coupé, der andauernd Cigaretten aus einer etwa 20 Centimeter langen Spitze raucht. Von Zeit zu Zeit trifft mich ein vorwurfsvoller Blick aus den schönen Augen der Frau Generalin, den ich mir aber nicht erklären kann und nur dunkel mit dem „madame, madame" von vorhin in Zusammenhang bringe. Indessen überwiegen bei mir momentan gröbere Instinkte, und so wandele ich denn durch den Gang des Zuges nach dem Speisewagen, wo ich meinen knurrenden Magen zunächst durch



Chabaroffsk am Amur (S. 201).

eine kräftige Kohlsuppe mit Rindfleisch, ein russisches Nationalgericht, „Schtschi" genannt, zu besänftigen suche, was mir auch in der Folge unter Zuhilfenahme eines „Kótlet" à la maréchal gelingt. Nach und nach findet sich ein Passagier nach dem andern ein, Kaufleute, Ingenieure, Offiziere — ich zähle nicht weniger als fünf Generäle im Zuge. Darunter der Nachbar aus meinem Coupé, der nun bald auch mit seiner Gemahlin in Begleitung des weißbärtigen Herrn mit der langen Cigarettenspitze an der Tafel des Speisewagens erscheint. Wir begrüßen uns, die Herrschaften nehmen in meiner Nähe Platz, und ich kann mich des Gefühls nicht erwehren, daß man irgend etwas von mir will. Einmal nimmt der General einen Anlauf, als ob er mich anreden wollte, dann trifft mich wieder ein verstohlener Blick aus den Augen der Frau Generalin, und dazwischen wird auf Russisch eine offenbar sehr schwierige Frage beraten, deren Gegenstand — ich kann mir bei aller Bescheidenheit nicht helfen — ich sein muß. Schließlich wendet sich einer der Generäle zu mir und fragt mich auf deutsch, ob ich ein Deutscher wäre. „Ja." Und nun endlich kommt heraus, was eigentlich los ist. Die Frau Generalin hatte in der vergangenen Nacht wenig Schlaf gehabt, und so hatte das Ehepaar gemeinschaftlich mit dem weißbärtigen Herrn ein Coupé für sich allein belegen wollen. Der alte Herr sollte aber für die Nacht in einem andern Coupé mit untergebracht werden, damit die Frau Generalin ungeniert schlafen konnte. Ich Unseliger hatte nun durch mein Dazwischentreten diesen schönen Plan gekreuzt, daher also das unverständliche „madame" und daher die vorwurfsvollen Blicke! Und ich hätte auch in der Tat nicht gewußt, was ich mit meinem Billet erster Klasse hätte anfangen sollen, wenn ich den Platz nicht belegt hätte. In der ersten Klasse war faktisch jeder Platz besetzt. Aber trotzdem, selbstverständlich, Madame soll meinerseits ihre Nachtruhe haben, darüber ist kein Wort zu verlieren; der Herr mit dem weißen Bart hat schon ausgekundschaftet, daß im Zuge irgendwo in der zweiten Klasse das oberste von drei übereinander liegenden Klapppolstern direkt unter der Decke noch frei ist, das mir für die Nacht reserviert wird. Man ist glücklich über meine Liebenswürdigkeit, der General schüttelt mir gerührt die Hand, die Frau Generalin schüttelt mir ebenfalls gerührt die Hand, Vorstellung hier, Vorstellung da. Mein General spricht französisch, meine Frau Generalin etwas deutsch und französisch. Die übrigen Generäle sprechen sämtlich französisch, einige deutsch. Die Unterhaltung wird abwechselnd je nachdem in der einen oder in der andern Sprache geführt, manchmal auch in beiden zugleich. Der Herr im weißen Bart mit der langen Cigarettenspitze spricht nur russisch und redet auf



Chabarowsk: Triumphbogen (S. 210).

mich ein. Ich nicke, obgleich ich ihn nicht verstehe, eifrig mit dem Kopfe. Das freut ihn so, daß er mir seine sämtlichen Cigaretten zur Verfügung stellt. Sodann gehen wir selbviert in unser Coupé zurück. Der General ladet mich zum Thee ein, die Frau Generalin zu Süßigkeiten. Wir plaudern über alles mögliche, über die Gegend, den chinesischen Feldzug, Chabaroffsk, wo der General stationiert ist, Warschau, wo er früher war. Die Frau Generalin erzählt von ihrem Töchterchen, das in Chabaroffsk sich auf die Rückkehr der Eltern freut, und eine kleine Schönheit sein muß, wenn es der Mutter gleicht. Na ja — wir sind in kurzer Zeit die besten Freunde, wie wenn wir mindestens schon ein halbes Jahr zusammen gereist wären. Es sind auch wirklich allerliebste Leute, die beiden. Als wir uns für heute trennen, sind sie mir schon so allerliebst geworden, daß ich eine ehrliche Freude empfinde, als ich auf mein Polster in der dritten Etage direkt unter dem Dach des Coupés zweiter Klasse hinaufklettere und mir vergegenwärtige, wie sehr ich jetzt schwitzen werde, nur um der gnädigen Frau eine angenehme Nachtruhe zu verschaffen!

2. Im Ussurital.

18. Juli.

Die Gegend, die wir durcheilen, nimmt klimatisch eine eigenartige Mittelstellung zwischen Tropen und kalter Zone ein. Ich erwähnte früher bereits einmal, daß man das Amurbecken aus geographischen und klimatologischen Erwägungen als das eigentliche Kolonialland Rußlands bezeichnen muß. Während die allgemeinen Ackerbau- und sonstigen Kulturbedingungen des übrigen Sibirien sich nicht wesentlich von denjenigen des europäischen Rußlands unterscheiden, und speziell die Generalgouvernements West- und Ost-Sibirien in den Zonen, die überhaupt für Kulturzwecke in Betracht kommen können, als die unmittelbare breite Fortsetzung des europäischen Rußland anzusehen sind, gilt diese Tatsache nur noch sehr bedingt, nachdem man die Wasserscheide zwischen Jenissei und Amur überstiegen hat, und verliert ihre Geltung ganz, sobald man die südöstlichen Gebiete der Primorskaja für sich betrachtet. Wir haben bereits bei der politischen Erwerbung dieser Gegenden beobachten können, daß hierzu das Eingreifen vom Osten her, von der See aus notwendig war. Die erste russische Invasion in das Amurgebiet, die ausschließlich auf dem Landwege erfolgte, war gescheitert. Sie gelang erst, als die russische



Chabaroffsk: Kathedrale (S. 210).

Macht um Asien herumgriff und so der von Westen andrängenden Triebkraft begegnete. Dieser Vorgang hat neben der politischen auch eine tiefe wirtschaftliche Bedeutung. Wir können sie kurz dahin zusammenfassen, daß das Amurland nach dem Osten, nach der See hin gravitiert, während die westlichen Teile Sibiriens nach dem Mutterlande hinneigen. Wollten wir uns das an einem Wagebalken veranschaulichen, dann müßte dessen Unterstützungsschneide auf dem Rücken des Gebirges gedacht werden, das sich aus Centralasien unter verschiedenen Namen bis nach der Behringsee hinzieht. Auch die Besiedelung des Amurlandes hat zu einem erheblichen Teil den Seeweg gewählt, und hätte ihn noch mehr nehmen müssen, wenn nicht durch den großen sibirischen Trakt und in neuerer Zeit durch die Eisenbahn eine künstliche Überbrückung der natürlichen Grenzscheide stattgefunden hätte. Bis auf einen verschwindend kleinen Transport, der über Stretensk geht, wird das Amurland von der See aus und zwar über Wladiwostok, zum kleinen Teil auch über Nikolajeffsk, mit seinen europäischen Bedürfnissen versorgt, und der unverhältnismäßig geringere Export, den das Land hergiebt, wählt gleichfalls mit wenigen Ausnahmen denselben Weg. Was zunächst den Handel der Eingeborenen betrifft, deren Haupterwerbszweig die Jagd ist, so befindet sich dieser in vollkommener Abhängigkeit von den eingewanderten Chinesen. Es ist, wo auf der ganzen Erde Chinesen sitzen, ebenso für die gleich stark zum Ausdruck kommende kaufmännische Überlegenheit dieser Rasse wie für das Ungeschick des russischen Volkes, sich die Güter seines Koloniallandes auf anderem Wege, als dem der Raubwirtschaft dauernd dienstbar zu machen, charakteristisch, daß der gesamte Pelzhandel dieser Gegend in chinesischen Händen liegt. Die schlitzäugigen Händler haben den russischen Konkurrenten dadurch von den Eingeborenen ferngehalten, daß sie diesen Vorschüsse auf ihre jährliche Pelzbeute zahlten, und zwar gleich in Naturalien. Auf diese Weise ist es gekommen, daß die Eingeborenen, obgleich politisch Untertanen der Russen, wirtschaftlich doch ausschließlich von den Chinesen abhängen, die somit den Pelzhandel geradezu monopolisieren. Aus dieser Erscheinung erklärt es sich, daß der weitaus größte Teil der jährlichen Pelzausbeute der Amurgegend sowie der nördlich davon gelegenen, von sibirischen Völkerstämmen bewohnten Teile nicht nach Rußland und Europa abfließt, sondern nach der Mandschurei und Nordchina, wo der Pelz im Winter das allgemeine Kleidungsstück ist. Da nun aber Chabaroffsk im Grunde genommen noch der einzige Pelzmarkt Sibiriens für edlere Pelze ist, weil der Zobel, der Hermelin, der Blaufuchs sich aus dem breiter besiedelten und von Pelzjägern seit Jahrhunderten ausgebeuteten westlichen Sibirien nach dem Nordosten zurückgezogen haben, so ist der Russe selbst erst wieder genötigt, seinen Pelzbedarf beim Chinesen zu decken. Nur der Handel mit feineren Robben- und Otternpelzen, die aus Kamschatka kommen, liegt noch vorwiegend in russischen Händen, geht aber den Seeweg. Wer also glaubt, daß er in Sibirien noch gut und vor allen Dingen billig Pelzwerk kaufen könne, täuscht sich. In Moskau sind die Pelze wesentlich billiger, als in Irkutsk und in Chabaroffsk! Das geht sogar soweit, daß Sibirien nicht einmal seinen eigenen Bedarf an feinem Pelzwerk mehr deckt. Ich habe späterhin in Irkutsk für teueres Geld einen fertigen echten sibirischen Zobelpelz gekauft. Später stellte sich heraus, daß der Zobel vorher Sibirien niemals gesehen, sondern, wie auch der Stempel auf der Rückseite des Felles nachwies, sich zu seinen Lebzeiten zwischen den Felsblöcken der großen kanadischen Ebene

herumgetrieben hatte. Das Pelzwerk war dann bei einem Pelzhändler am Leipziger Brühl gegerbt und nach Moskau verkauft worden. Von hier aus hatte es den Weg nach Irkutsk genommen, und wurde von dort nach Rußland, Deutschland, England und — der Zufall will's vielleicht — auch nach Kanada wieder als echter sibirischer Zobel zurückgebracht.

Wie im Pelzgeschäft, so ist der Chinese dem Russen noch in manchen anderen Dingen vorangeeilt. Auch das liegt zum Teil daran, daß die Lebens- und Arbeitsbedingungen, unter denen die eingewanderten Russen hier stehen, anders geartet sind, als in der Heimat. Der russische Bauer ist eben in erster Linie Bauer. Hier ist er nun plötzlich in eine Art Schlaraffenland versetzt worden, wo ihm gar manches direkt in die Hände wächst, was früher den Schweiß seines Angesichts gekostet hatte. Ich erwähnte schon die Erscheinung, daß russische Bauern das ihnen zugeteilte Land parzellieren, an Chinesen verpachten, selbst die Grundherren spielen und von der Jagd leben. Andere wieder decken ihren Bedarf an Lebensmitteln durch den Fischfang, wieder andere leben vom Fällen von Brennholz für die auf den Flüssen verkehrenden Dampfer. Ein anderer Teil wieder ist bei den Bahnbauten tätig, kurzum der Prozentsatz an wirklichen Ackerbauern russischer Nationalität, der nach dieser Durchsiebung übrig bleibt, dürfte nicht allzu hoch sein. Da ist es denn der Chinese, der dem Russen die Landarbeit abnimmt. Er ist von Haus aus Ackerbauer, seine Methoden sind zumeist praktischer und ermöglichen eine größere Verwertung eines Stück Landes bei geringerer Arbeit. Ihre Ansiedelungen bringen es daher bald zu einem gewissen Wohlstand. Leider läßt sich nicht zahlenmäßig feststellen, wieviel von dem Korn, das die sieben im Ussurigebiet befindlichen Dampfmühlen mahlen, von Chinesen und wieviel von Russen gewonnen worden ist. Das wird sich schon deshalb schwer feststellen lassen, weil die Pacht seitens des Chinesen häufig in Form von Naturaldeputaten gezahlt wird, er daher mit den Mühlen überhaupt nicht in Berührung kommt. Der Prozentsatz dürfte aber nicht



Chabarowsk: Chinesischer Wasserfuhrmann am Amur (S. 208).

gering sein. Es ist in der Tat gerade hier, wo nicht die dira necessitas den russischen Bauer zwingt, auch als Kolonist der althergebrachten Gewohnheit des Ackerbaus treu zu bleiben, interessant zu beobachten, wie er, in zum Teil günstigere Verhältnisse versetzt, von seinen Gewohnheiten ablenkt, ohne indessen in der Lage zu sein, der andersgearteten Bedingungen Herr zu werden. Im allgemeinen versteht der russische Bauer aus der Wolga- oder Dongegend, der nach Sibirien verpflanzt wird, nur seinen Roggen oder seine Gerste zu bauen. Dazu kennt er ein wenig Weidewirtschaft. Nun muß freilich zugegeben werden, daß dieser Südzipfel Sibiriens nach allgemeinen Beobachtungen für die Viehwirtschaft nicht besonders geeignet ist. Die Tiere leiden außerordentlich unter den Stichen einer bösartigen Fliege, und sterben massenhaft an der sogenannten Sibirischen Krankheit, die aller Wahrscheinlichkeit nach nichts anderes ist, als die auch in der chinesischen Mandschurei häufig auftretende Rinderpest. Aber speziell im Ackerbau ist der russische Einwanderer, wenn er nicht überhaupt zu faul dazu ist, konservativ. Er ist für Neuerungen, namentlich auch für die Einführung maschinellen Betriebs, nur sehr schwer zugänglich. Auch fällt es ihm nicht ein, von dem kulturell höher stehenden Chinesen zu lernen, obgleich er sieht, daß dieser mit Gemüsebau und häufig sogar mit Obstbau und Gärtnerei vorzügliche Einnahmen erzielt. Er läßt ihm das Feld, wenn er nur im Sommer fischen und jagen kann und im Winter soviel Fische und soviel Fleisch getrocknet hat, daß er auf der warmen Ofenbank liegen und seine Ziegeltheesuppe über ein Stück Zucker, das er vorher auf die Zunge gelegt hat, hinwegschlürfen darf. Wenn er nun aber, was öfter vorkommt, als man glauben sollte, einen Sommer über nicht genug Hirsche und Rehe geschossen oder das Ziehen des Lachses verpaßt hat, nun, dann hungert er eben den Rest des Winters hindurch, und wenn dieser Rest zu lang ist, dann bettelt er bei den Wohlhabenden um Hilfe. Genau dieselben Verhältnisse wie im europäischen Rußland! Freilich giebt es auch Ausnahmen. Besonders hat man mit den Einwanderern aus den Ostseeprovinzen die besten Erfahrungen gemacht. Die Leute stehen auch wesentlich höher im Lohn, als die Bauern aus den südrussischen Provinzen. Aber der Durchschnitt ist so beschaffen, wie er geschildert wurde. Diese Beobachtung habe ich durchgehend auf meiner ganzen weiteren Reise gemacht, wo ich sie von verständigen Russen mit Sorgen teilen hörte. Ob Rußland mit diesem Menschenmaterial seine kolonisatorischen Pläne wird durchführen können? Der russische Bauer ist unglaublich weit zurück in der Kultur, es unterliegt keinem Zweifel, daß er bezüglich Lebenshaltung, Können, Fleiß und Fähigkeiten, also schlechtweg kulturell u n t e r dem Chinesen rangiert, der chinesische Kuli wohnt durchschnittlich besser als der russische Holzhacker und lebt jedenfalls nicht schlechter. Nur an Körperkraft und Brutalität in ihrer Anwendung ist der russische Bauer dem chinesischen überlegen; der gediegenere ist aber dieser. Auch bewahrt er seine Nationalität, während die zahlreichen auf russischem Boden lebenden Koreaner sämtlich russische Untertanen geworden sind, zum Teil allerdings deshalb, weil sie politische Flüchtlinge sind, die bei der Heimkehr Todesstrafe erwarten würde.

Es ist aus allen diesen Gründen für Rußland notwendig, daß es dem Amurgebiet eine doppelte Aufmerksamkeit schenkt. Gerade weil es vielfach günstigere Bedingungen gewährt, als das übrige Sibirien, ist es erforderlich, daß man den russischen Bauer, der hierher verpflanzt wird, lehrt, diese auszunutzen.

Die südliche Primorskaja ist reich an besiedelungsfähigem Lande. Freilich bietet das Klima mancherlei Schwierigkeiten, obgleich weniger als die zentraleren Teile Sibiriens. Wahrscheinlich giebt es wenige Gebiete der Erde, wie gerade die Primorskaja, die so erhebliche Temperaturdifferenzen aufweisen, die bis zu 100 Grad Celsius erreichen: im Winter Kälte bis zu — 40 Grad, im Sommer Hitze bis zu + 60 Grad bei einem Jahresmittel von ca. + 1 Grad Dementsprechend ist auch die Pflanzen- und Tierwelt beschaffen. Ein Mittelding zwischen Tropen



Chabaroffsk (Museum): Abteilung Seetiere (S. 211).

und arktischer Zone, ohne die sanften Übergänge der gemäßigten Zone und ohne die Temperaturausgleichung durch warme Meeresströmungen und Winde, wie in Europa, wo Südfrankreich ungefähr unter derselben Breite liegt, die wir jetzt durchfahren. Nachdem der harte Winter sieben Monate lang die Erde gefesselt hat, bemüht sich der heiße und doch an Feuchtigkeit nicht arme Sommer, in fünf Monaten alles doppelt und dreifach wieder gut zu machen. Dabei wechselt das Klima mit solcher Regelmäßigkeit, daß man fast auf den Tag genau die Maxima und Minima, sowie das Aufhören und Wiedereinsetzen des Frostes, das Gefrieren und Wiederfreiwerden der Flüsse und Häfen bestimmen kann. Die Flora zeitigt ebenso wie die Fauna

Produkte der Tropen wie des hohen Nordens. Cedern, Korkbäume, Palmen, Blattgewächse und Tiger, Antilopen, Ibis auf der einen Seite, sowie Eichen, Birken, Kniekiefern und Zobel, Eisbären, Elche auf der anderen Seite sind die Extreme.

Die eingeborene Bevölkerung bildet nur etwa zehn Prozent der Gesamtbevölkerung des Küstengebietes, auf dem im ganzen noch keine 230000 Menschen wohnen, trotz seiner Ausdehnung von der Possietbai bis zur Behringsee. In demjenigen Teile der Primorskaja, der dem Ussuribecken angehört, wohnen etwa 180000 Menschen. Dieser Teil Sibiriens ist relativ mit am dichtesten bevölkert. Aber freilich, ein großer Teil der russischen Einwohnerschaft, die 72 Prozent der Bevölkerung ausmacht (der Rest von 28 Prozent verteilt sich auf Koreaner, Chinesen Japaner und nichtrussische Kaukasier), wohnt in den Städten und kommt als ackerbautreibender Siedelungsfaktor nicht in Betracht. Die Ansiedelungen sind zunächst natürlich dem Laufe des Ussuri und einiger seiner kleinen rechten Nebenflüsse gefolgt. Unter ihnen ist eine der bedeutendsten die Station Imán mit der zu Ehren Muravieffs „Graffskaja" genannten Niederlassung. Hier war vor der Eröffnung der Ussuribahn der Umschlaghafen für die Waren, die die Wasserstraße nach Chabaroffsk und den Amurhäfen und den Landweg nach Wladiwostok benutzten. Als dann die Eisenbahn gebaut wurde, war Graffskaja der Punkt, bei dem die von Wladiwostok aus begonnene Süd-Ussuribahn mit der von Chabaroffsk aus in Angriff genommenen Nord-Ussuribahn zusammentraf. Der Hafen hat heute noch eine gewisse Bedeutung und ist mit der gleichnamigen Station der Eisenbahn durch eine anderthalb Werst lange Zweigstrecke verbunden. Aber freilich, die Niederlassungen haben sich infolge des Bahnbaues nach der weiter östlich verlaufenden Bahnstrecke hingezogen. Solange die Niederlassungen noch so klein und so beweglich sind, wie jetzt, ist ein derartiges Wandern leicht. In der Tat, es sind saubere kleine Häuser an denen wir vorbeikommen, mit wohlgepflegten Gärten davor. Vielfach sieht man ihnen die Neuheit noch an. Das erste in einer neuen Niederlassung ist gewöhnlich die Kirche, die meist auch durch ihre Eleganz absticht von den niedrigen Blockhütten der Bauern.

Rußland hat im Laufe der Jahre manches getan, um die Ussurigegend zu bevölkern. Es hat Einwanderer herbeigezogen, namentlich aus Süd-Rußland, neuerdings auch aus den Ostseeprovinzen, ebenso hat es den in Amerika lebenden Russen und Galiziern günstige Propositionen gemacht, und ein Teil von diesen ist nach Ost-Asien übergesiedelt. Trotzdem aber kann man in der russischen Kolonialpolitik keine rechte Methode erkennen. Vielfach nimmt sie sich aus wie das Spiel eines kleinen Kindes, das seine Puppe fallen läßt, wenn ihm eine neue erreichbar wird, und das dann der guten alten Puppe den Hut abreißt, um ihn der neuen aufzusetzen. Wie oben auseinandergesetzt, öffnet sich dieser Teil Sibiriens nach dem Meere hin, über das es am bequemsten und billigsten mit Zufuhr versehen werden kann. Daran ändert auch die Fertigstellung der Eisenbahn wenig, da der Seetransport trotz noch so niedriger Ausnahmetarife für viele Waren doch immer zweckmäßiger und billiger bleiben wird, und außerdem für einen rationellen Detailverschleiß der etwa mit der Bahn angekommenen Güter die bestehende Handelsorganisation nicht geschaffen ist. Die Handelszentralen liegen sämtlich an der See. Wird daher das Tor, in diesem Falle der Zugang von der See her, durch Einfuhrzölle geschlossen, die dem noch nichts für den Export produzierenden Koloniallande wirtschaftlich keinen Nutzen bringen

und ausschließlich den südmandschurischen Häfen, Dalny vor allen, zugute kommen sollen, so wird das ganze Hinterland von Wladiwostok und Nikolajeffsk plötzlich gezwungen, einen Aufschlag auf seine Importwaren zu bezahlen, der durch keinerlei Möglichkeit, ihn auf der andern Seite durch erhöhte Einnahmen wieder wettzumachen, gerechtfertigt wird. Rußland hat nun diesen Einfuhrzoll seit dem 1. Januar 1901 eingeführt, und zwar ausgesprochenermaßen um den neu erworbenen südmandschurischen Besitzungen Vergünstigungen zu verschaffen. Daß die



Chabaroffsk (Museum): Modell eines Goldwäschereibetriebes. (Der Kasten im Hintergrunde veranschaulicht kubisch die Menge Goldes, die in der Primorskaja in den letzten 10 Jahren gewonnen wurde S. 214.)

Erwägungen, die hierzu geführt haben, rein politischer Natur sind und ihre Konsequenzen eine ganz ungerechtfertigte Bevorzugung politischer Gesichtspunkte vor wirtschaftlichen Notwendigkeiten bedeutet, ist ebenso klar, wie die Tatsache, daß die Begünstigung der Häfen im Süden auf Kosten der Häfen im Norden geschieht. Welche kolonialpolitische Unreife tritt doch in diesen Maßnahmen zu Tage! Welcher Schematismus! Eigenwillig beschwört Rußland durch sie eine Krisis herauf in Gegenden, die noch viel zu wenig innerlich gefestigt sind, um derartige schartige Messer an ihren empfindlichsten Stellen zu vertragen. Die Konsequenzen dieser Politik zeigen

sich schon jetzt. Der Ackerbau, der am meisten der Pflege bedarf, liegt in der ganzen Amurgegend infolge der Verteuerung der landwirtschaftlichen Gerätschaften u. s. w. schwer darnieder, die Lebensmittel sind wesentlich teurer geworden, namentlich das Mehl, zumal das Land noch erheblich viel Mehl importieren muß. Dazu kommt, daß sich seit der Einführung des Zolles ein lebhafter Schmuggel über die lange, unkontrollierte und auch ganz unkontrollierbare chinesische Grenze hinweg entwickelt hat, der nun auch das solide Geschäft ernstlich zu schädigen, wenn nicht zu ruinieren droht. Nur von einer Aufhebung des Zoll-Ukas kann Heil für die östlichsten russischen Kolonialgebiete, deren kulturelle und wirtschaftliche Verhältnisse an sich schon höchst ungesund sind, erwartet werden. Dieser Zoll ist außerdem bereits die zweite Enttäuschung für das Amurland. Die erste bestand darin, daß die ursprünglich geplante Strecke der Bahn auf dem Norduser des Amur entlang, von Stretensk nach Chabarowsk, nicht zur Ausführung kam, da die Bahn durch die Mandschurei gelegt wurde. Anstatt des erhofften Anschlusses dieser bis dahin blühendsten Gegend des östlichen Sibiriens wurde sie obendrein gänzlich isoliert, da ihr nunmehr auch noch der größere Teil des Transitverkehrs, der bisher den Amur entlang ging, durch die nach Süden abgelenkte Bahn entzogen wird. Diese Politik Rußlands ist grausam und verfolgt alles andere eher, als den volkswirtschaftlich so segensreichen Grundsatz eines staatlichen Ausgleichs der harten Übergänge. Dem Amurlande wird außerdem noch die schwere Last eines Zolles auferlegt, der dazu dient, die südlichen Gegenden noch mehr zu fördern und die natürliche Ablenkung des Transitverkehrs nach dem Süden auch noch künstlich zu steigern. Durch jeden Kopeken Zoll, den das Amurland zahlen muß, steigert es also die Fähigkeit seines schärfsten wirtschaftlichen Konkurrenten, der Süd-Mandschurei, die erhofften Vorteile des Bahnbaues für die Amurhäfen in das strikte Gegenteil zu verkehren. Es ist unbegreiflich, daß Rußland auf diese Weise die Früchte von 60 Jahren fleißigen Schaffens mutwillig wieder zerpflückt. Aber dieser Verständnislosigkeit angesichts wirklicher kolonialpolitischer Probleme, bei denen der Schematismus, der in Rußland noch zwanzigfach schlimmer zu Hause ist, als bei uns, versagt, begegnet man nur zu oft hier draußen. Es fehlt an einem gediegenen Beamtenmaterial, über die Unzuverlässigkeit und Kenntnislosigkeit des vorhandenen ist die Klage allgemein. Die Generalgouverneure und Gouverneure rekrutieren sich aus den höheren Offizieren, zu seinem Glück scheint Rußland noch keinen Assessorismus im deutschen Sinne in seiner Kolonialpolitik zu kennen, sonst würde sich deren einem Grundübel sicherlich hier draußen auch noch das zweite zugesellen. Die Wirtschaftspolitik Rußlands im östlichsten Sibirien offenbart jedenfalls Dilettantismus verhängnisvollster Art, das Wohl und Wehe des Koloniallandes hängt ab von der Willkür gerade vorwaltender einseitiger außerpolitischer, meist sogar rein militärischer Gesichtspunkte. Unter diesen Umständen, bei dem Mangel geeigneter Kolonisatoren und bei der zweifelhaften Güte des zur Verfügung stehenden Menschenmaterials scheint mir daher nach reiflicher Erwägung den wirtschaftlichen Unternehmungen der Russen im fernsten Osten gegenüber ein kalter Skeptizismus durchaus angebracht.

* * *

Fast den ganzen Vormittag über sind wir durch Wald gefahren. In der Nähe der kleinen Stationen, auf denen wir halten, und die fast alle nach demselben Modell gebaut sind, ist der

Wald gerodet, und man sieht Felder und weidende Rinder. Häufig bestehen die Stationen nur aus einem einzelnen Stationsgebäude und dem charakteristischen Wasserturm für die Maschinen, die Ansiedelungen um diese Anfänge herum sollen erst kommen. Es ist kein Zweifel, sie werden kommen.

Neben der Bahnstrecke her läuft ein alter Weg, der offenbar beim Bahnbau zum Transport des Materials, vorher vielleicht auch als Trakt für den Überlandverkehr und die Verbin-



Chabarowsk (Museum): Der Hauptsaal. (Im Vordergrund der Sarkophag eines chinesischen Mandarinen S. 211).

dung zwischen den abseits des Flusses liegenden Niederlassungen gedient hat. Der Weg ist heute gänzlich überwachsen, die zahlreichen Knüppelbrücken sind morsch und größtenteils vor Altersschwäche niedergebrochen, ein Beweis dafür, daß der Weg überhaupt nicht mehr benutzt wird. Die Bahn hat ihn vollkommen ersetzt.

Erst am Nachmittag dieses Tages kommen wir in lichtere Gebiete. Der Wald, der teilweise gar nicht gefällt, sondern einfach niedergebrannt worden ist, um Platz für die Bahn zu schaffen, tritt zurück. Wir überschreiten eine Anzahl Nebenflüsse des Ussuri auf Brücken aus Eisenkonstruktion, und sehen nun ausgedehnte Felder und häuserreiche Niederlassungen, ein Zeichen

dafür, daß wir uns dem Amur und dessen Kapitale, Chabaroffsk, nähern. Die Wege zwischen den Ansiedelungen sind einigermaßen gepflegt, Bauern sehen wir beim Heueinfahren. Ein Radfahrer begleitet den Zug eine Zeit lang, was ihm ja bei unserer Fünfundzwanzig-Kilometer-Geschwindigkeit nicht sehr schwer fällt. In einiger Entfernung sehen wir auch einmal das Wasser des Ussuri in Sonnenstrahlen glitzern, und es dauert nicht lange, so erscheint das erste Haus von Chabaroffsk, die hoch gelegene Kaserne des Ussuri-Eisenbahnregiments. Wir biegen um eine Anhöhe herum, plötzlich sehen wir die Stadt unter uns über drei Hügel hin ausgebreitet. Dahinter dehnt sich eine breite Wasserfläche. Dort vereinigt sich das Wasser des Ussuri mit dem des Amur. Nach wenigen Minuten halten wir: Station Chabaroffsk!

Der Bahnhof liegt ungefähr 80 Meter über dem Niveau des Amur und ist von der Stadt etwa 20 Minuten Droschkenfahrt entfernt. Flüchtig verabschiedet man sich von seinen Mitreisenden, dann sieht jeder zu, so schnell wie möglich eine Droschke zu bekommen. Von meiner Generalsfamilie nehme ich Abschied, nachdem man mir die Verpflichtung abgenommen hat, sie vor meiner Abreise noch einmal zum Thee zu besuchen. Mein Wagen führt mich ein freundliches Tal hinunter zu der etwa auf halber Höhe zwischen Bahnhof und Amur gelegenen Stadt. Man hat mir empfohlen, in der „Chabaroffsk Gostinnitza" ein Zimmer zu belegen, dem angeblich besten der drei vorhandenen Hotels. Am Balkon sind außerdem noch zwei Schilder befestigt mit „Hôtel de Chabaroffsk" und „Gasthaus Chabaroffsk". Man rechnet also auch auf Deutsche und Franzosen. Mein Zimmer kostet drei Rubel pro Tag, es ist merkwürdig sauber und fast elegant eingerichtet. Auch Wasser ist in genügender Menge vorhanden, ebenso Bettleinen und Handtücher. In der Tat ein Glanzpunkt in meinen sibirischen Erinnerungen!

Die Firma Kunst & Albers in Wladiwostok hat mir liebenswürdigerweise Empfehlungen mitgegeben an den Chef ihrer hiesigen Filiale, einen Deutschen, Herrn Langschwadt, und hat auch bereits telegraphisch für mich einen Platz auf dem nächsten bergfahrenden Amurdampfer belegt. Ich gebe daher noch heute meinen Brief ab und werde mit einer geradezu entzückenden Liebenswürdigkeit aufgenommen und beraten. Bei der Gelegenheit erfahre ich, daß der Dampfer erst am Sonntag den 21. Juli abfährt. Also habe ich für Chabaroffsk drei Tage übrig!

3. Chabaroffsk.

19. Juli.

Die Stadt, die den Namen des Jakutsker Kaufmannes Chabaroff trägt, der vor nun etwa 250 Jahren als einer der ersten in diese Gegenden kam, ist wegen ihrer zentralen Lage, und weil bei ihr die Hauptverbindungswege des Priamurskischen Generalgouvernements zusammenlaufen, zu dessen Hauptstadt erhoben worden. Als Muravioff zum erstenmal den Amur hinunterfuhr und an die Ussurimündung kam, rief er entzückt aus: „Hier soll mir eine Stadt stehen!" Zunächst freilich residierte er und seine Nachfolger in Nikolajeffsk, das ca. 1000 Kilometer den Amur stromabwärts liegt. Die neue Stadt erhielt durch die Erhebung zur Hauptstadt im Jahre 1880 einen neuen Anstoß und zählt heute ungefähr 15000 Einwohner, von denen etwa zwei Drittel Russen sind. Aber der Ort macht bei weitem nicht den imposanten Eindruck, wie Wladiwostok. Er trägt einen ausgesprochen binnenländischen Charakter. Die

größeren Firmen, die dort ihre Magazine unterhalten, sind meistens Zweigniederlassungen Wladiwostoker Häuser. Die Bevölkerung ist alles andere, denn eine Bauernbevölkerung. Es sind zumeist kleine Handwerker, Händler, Beamte, Soldaten und Kleinbürger, wie in einer kleinen Stadt bei uns zu Hause, die gleichzeitig Abnehmer und Lieferant des anderen sind, sich gegenseitig Konkurrenz machen und im übrigen wirtschaftliche Inzucht treiben. Das Engrosgeschäft liegt in der Hand einiger Weniger. Einen nicht unbedeutenden Afflux verdankt Chabaroffsk dem Goldreichtum seiner Umgebung. Das Wort „Umgebung" muß man dabei soweit wie nur



Chabaroffsk (Museum): Golde, Giljake und Tunguse (S. 211).

irgend möglich fassen. Eine Gegend, die 500 Kilometer entfernt liegt, gehört noch mit zur Umgebung. Häufig aber liegen die Fundstätten des Goldes sogar noch weiter von Chabaroffsk entfernt. Man unterscheidet zwei große Strecken in der Amurprovinz, auf denen das Goldsuchen sich lohnen soll. Das eine Gebiet liegt am Oberlauf des Amgun, das andere am Oberlauf der Zeja. Für das erstere kommen Nikolajeffsk und Chabaroffsk als nächste große Städte in Betracht, für das andere Gebiet Blagoweschtschensk. Die Erwerbung der Konzession kostet nichts. Findet ein Goldsucher an irgend einer Stelle goldhaltige Erde, so richtet er ein Merkmal auf, schreibt

seinen Namen und das Datum daran und läßt sich bei der nächsten Behörde die Besitzergreifung registrieren. Dann gehört ihm das Land rund um den Merkpfahl auf eine bestimmte Entfernung hin, wenn dadurch nicht Rechte dritter verletzt werden und der Betreffende Russe ist. In Chabaroffsk lebt eine Familie, die durch die Bearbeitung der Goldfelder sehr reich geworden ist. Man erzählt sich von ihr, daß der Familienvater zunächst auf seinen Namen ein goldhaltiges Stück Land erworben hat, dann ein zweites angrenzendes auf den Namen seiner Frau, dann noch sechs weitere auf die Namen seiner sechs Kinder. Nun soll ihm nur noch ein Stück Land fehlen, dann hat er sich arrondiert. Das siebente Kind soll bereits unterwegs sein. Zu dieser Art der Besitzergreifung gehört noch die Verpflichtung, daß die Arbeit auf dem okkupierten Lande auch faktisch innerhalb einer gewissen Zeit aufgenommen wird. Indessen wird diese Bestimmung häufig dadurch umgangen, daß ein paar Arbeiter vor Ablauf der Frist einmal nach dem fraglichen Gebiet wandern und dort ein paar Tage lang graben, gleichviel ob Gold gefunden wird oder nicht. Daß aber dem Besitzer mittlerweile irgend ein anderer zuvorkommt, daran ist kaum zu denken. Denn die Schwierigkeiten, unter denen die sibirische Goldindustrie arbeitet, sind sehr erheblich. Zunächst kommen die gewaltigen Entfernungen in Betracht und der Mangel an Verkehrswegen. Maschinen, die etwa in diesem Jahre zur Aufstellung kommen sollen, müssen bereits im vorigen Jahre nach den Goldfeldern transportiert werden und noch ein Jahr früher in Europa bestellt und nach Nikolajeffsk oder Chabaroffsk oder Blagoweschtschensk verfrachtet sein. Dasselbe gilt von den Provisionen. Da an Ort und Stelle nichts, nicht das Geringste an Lebensmitteln zu haben ist, so müssen sämtliche Proviante im Frühjahr nach den Arbeitsstätten gebracht werden. Auf halbem Wege müssen sogar oft Lagerhäuser erbaut werden, weil es unmöglich ist, die Transporte in einer Saison zu bewältigen. Die Lagerhäuser sind den Räubereien von Abenteurern und wilden Goldsuchern oder entlaufenen Sträflingen ausgesetzt. Ferner kann höchstens fünf Monate lang im Jahr gewaschen werden, weil man in Eis schlechterdings kein Gold waschen kann. Zu diesen schwerwiegenden Hindernissen kommt als das größte, daß die Arbeiter fehlen. Zwar lassen sich alljährlich viele Hundert durch das Goldfieber anlocken und verdingen sich den Grubenbesitzern. Aber das sind Abenteurer, oft schlimmes Gesindel, das die wenigen ergebenen Arbeiter und die Beamten majorisiert und den Herrn betrügt und bestiehlt, wo es nur irgend kann. Oft genug sind die Beamten mit im Bunde. Man hat Versuche mit chinesischen Arbeitern machen wollen, indessen sträubt sich das Gouvernement dagegen. Bei manchem, der den Gouverneur oder sonst jemanden, auf den es ankommt, zum Vetter hat, wird ein Auge zugedrückt, manchmal auch beide. Lange Zeit hindurch bestand die Bestimmung, daß das gewonnene Gold an die russische Reichsbank oder an die Russisch-chinesische Bank verkauft werden mußte, die durch eigens angestellte Chemiker den angeblichen Feingehalt feststellen ließen und nur diesen bezahlten. Zu guter Letzt darf man auch nicht vergessen, daß das „Waschen" des Goldes im Grunde stets ein Hazardspiel ist, auf dem man eigentlich nie ein solides Geschäft aufbauen sollte. Die solide Grundlage der Goldgewinnung bildet die Verarbeitung von Quarz. Diese wird aber in Sibirien, trotzdem auch Goldquarz in reicher Menge vorhanden sein soll, nicht geübt, ausgenommen in der bereits erwähnten Goldgrube des Herrn Lindholm auf Askold. Freilich bestehen an einzelnen besonders ergiebigen Stellen auch förmliche

Abbau- und Wäschereianlagen, aber nach dem Zugeständnis von Personen, die selbst an derartigen Großbetrieben beteiligt sind, läßt sich eine exakte kaufmännische Kalkulation beim Waschbetriebe kaum aufstellen. Bisweilen enorme Ausbeuten, bisweilen winzige; die Stabilität Tonne für Tonne, wie bei der Quarzverarbeitung, fehlt. Wenn daher so häufig von dem Goldreichtum Sibiriens gesprochen wird, dann muß man sich dabei immerhin vergegenwärtigen, daß die Goldgewinnung Sibiriens nur Goldwäscherei ist (ob im Altai-Bergbaugebiet Quarzabbau besteht,



Chabaroffsk (Museum): Kleider der Golden aus Pelz und Fischhaut (S. 211).

entzieht sich meiner Kenntnis). Allerdings steht es fest, daß gewisse Gegenden Sibiriens sehr reich sind an Waschgold, das teils als Staubgold, teils in Gestalt von sogenannten „Findlingen", kompakten an der Oberfläche meist stark abgeschliffenen Klümpchen, manchmal auch Klumpen gediegenen Goldes, gewonnen wird. Aber von Tausenden, die auszogen, um danach zu suchen, selbst an dicht neben Fundorten gelegenen Stellen, fanden einige wenige — etwas, und Einer, Zwei wirklich soviel, daß sie es nach Hause tragen konnten. Die Wahrscheinlichkeitsrechnung stellt sich kaum günstiger als im Lotteriespiel. In Australien ging es und geht es heute noch genau so. Anders liegen die Verhältnisse, sobald Quarzgold in Frage kommt. Im

allgemeinen ist dieses, wo Waschgold gefunden wird, nicht weit, ist auch an vielen Stellen Sibiriens bereits entdeckt worden, zum Beispiel in unmittelbarer Nähe des Amur. Aber die Ausbeutung des Quarzes erfordert einen vollkommen fachmännischen Bergbetrieb, für den in noch größerem Umfange, als für die Waschgoldindustrie, die oben erwähnten Schwierigkeiten gelten. Dem geregelten Fabrikbetrieb, der einen bedeutenden Schatz von umfassenden kaufmännischen und technischen Kenntnissen voraussetzt, ist der Russe hier draußen nicht gewachsen und — im europäischen Rußland ja schließlich auch nicht. Die Leiter des überwiegenden Teils der russischen Großbetriebe sind keine geborenen Russen, zum wenigsten stammen sie aus den deutschen Ostseeprovinzen oder von zugewanderten Eltern — eine leider im Interesse des mir sonst durchaus sympathischen und lieben russischen Volkscharakters nicht abzuleugnende Tatsache! Jedoch steckt auch die Goldindustrie Sibiriens noch in den Kinderschuhen. Wie sollte sie nicht, wo die Entwickelung des ganzen Landes noch so unendlich weit im Rückstande ist! Aber die Entwickelung hat bald eine Grenze, und zwar im Mangel an Verkehrswegen, im Mangel an kenntnisreichen Vorstehern der Betriebe, an zuverlässigen Beamten, an Arbeitern und — im Klima! Das Klima, das Elfenbein durch Jahrtausende hindurch konservierte, sorgt also auch dafür, daß die Hebung der Bodenschätze Sibiriens so langsam vor sich geht, daß unsere Nachkommen sich kaum, wie einst Alexander über seinen Vater, über uns werden beklagen können, wir hätten ihnen nichts mehr zu tun übrig gelassen. — —

* * *

Gestern abend habe ich im Hotel zwei junge deutsche Kaufleute kennen gelernt, von denen der eine heute liebenswürdigerweise mein Cicerone gewesen ist. Unter anderm haben wir den deutschen Brauer, einen Mecklenburger, Herrn Lübbens besucht. Allerdings, Chabaroffsk hat eine Brauerei! Aber Herr Lübbens, oder besser gesagt die beiden Herren Lübbens — der Bruder ist in bereits sehr vorgerückten Jahren gleichfalls von Mecklenburg hierher übergesiedelt — brauen ausschließlich Flaschenbier. Nur eine von einem Russen betriebene Mineralwasserfabrik macht ihnen in künstlichen Getränken am Orte Konkurrenz, indem sie Selterwasser und namentlich das russische Nationalgetränk „Quaß", Fruchtlimonade unter Kohlensäuredruck abgezogen, herstellt. Der Original-Quaß ist freilich etwas anderes. Zerriebenes und geröstetes Schwarzbrot, das so schwarz ist, wie unser Kommißbrot, wird mit Zucker versetzt und in einem bestimmten Zusatz Wasser ausgekocht. Die erkaltete Brühe wird durchgeseiht und zum Gären auf Flaschen gezogen. Dann wird der Gärungsprozeß unterbrochen, die Flaschen werden verkorkt und können nach einiger Zeit getrunken werden. Es ist das also eine Art alkoholfreies Bier und schmeckt auch so ähnlich. Das Bier aber, das Herr Lübben braut, ist gutes deutsches helles Lagerbier. O! Welche Lust, tief drinnen in Sibirien wieder einmal deutsches Bier an der Quelle zu trinken! Freilich ganz so gut wie in Deutschland mundet es nicht. Das liegt an den miserabeln Wasserverhältnissen. In Chabaroffsk hat man nämlich noch keine Wasserleitung, sondern benutzt das Wasser des Amur, trotzdem auch alle Abwässer in den Amur fließen. Und was so ein richtiger oller ehrlicher Russe ist mit einer Frisur, die entstanden zu sein scheint, indem ihm ein Blumentopf über seinen Mikrocephalus gestülpt wurde, und die darunter vor-

stehenden Haare, die vom Wirbel aus in ihrer natürlichen Lage verlaufen, ringsum abgeschnitten sind, trinkt das oft braungelbe Wasser so, wie es aus dem Flusse kommt. Die besseren Leute filtern es doch wenigstens. Gefiltertes Flußwasser eignet sich aber nicht gut zum Brauen. Da es also in Chabarowsk nun einmal kein Pilsener Wasser giebt, so müssen die Gebrüder Lübben eben das Amurwasser verbrauchen, wie es ist, und die Männer von Chabarowsk können kein so gutes Bier verlangen, wie wir in Deutschland. Jedenfalls müssen wir den beiden wackern



Chabarowsk (Museum): Ahnenbilder der Ainos (S. 214).

Deutschen, von denen Herr Lübben junior ein in sibirischen Verhältnissen wohlerfahrener Mann ist, dankbar sein, daß wir am Amur überhaupt deutsches Jungbier zu annehmbarem Preis bekommen können.

* * *

Ich komme soeben von Generals, bei denen ich zum Thee war. Es war allerliebst! Russische Gastfreundschaft, du sollst leben! Als ich hinfuhr, war mir etwas bänglich zu Mute. Ich hatte nämlich entdeckt, daß ich gar keine Gesellschaftstoilette, die russischen Ansprüchen hätte gerecht werden können, in meinen Koffern hatte. Der gesellschaftliche Passepartout ist in Rußland der Gehrock. Nun hatte ich zwar „für alle Fälle" meinen Gehrock mit nach Ost-Asien genommen, habe ihn aber nie und nirgends gebraucht. Das einzige Toilettenstück, das man

drüben, d. h. im südlichen Ost-Asien, unbedingt nötig hat, ist der Frack. Zum Dinner erscheint man täglich im Frack, englische Sitte, Blödsinn, aber man tut's doch, um nicht Gefahr zu laufen, schief angesehen zu werden. Als ich nun nach dem Norden reiste, habe ich meinen Gehrock von Hongkong aus mit nach Hause geschickt. Nun brauche ich ihn. Aber ich habe von den Russen schon manches angenommen, was mir gut und bequem dünkt, unter anderm das Wort „nitschiwo!" Ein herrliches Wort! Paßt auf jede Lebenslage! Wird angewendet genau so wie in den chinesischen Häfen „maski". Eigentlich bedeutet es schlechtweg „nichts". Trotzdem sagt man damit alles. Hast du schlecht gegessen, geschlafen und getrunken, dann sage „nitschiwo!", ist dir irgend etwas vorbeigelungen, hat dich dein Konkurrent aus dem Felde geschlagen, hast du einen Rüffel bekommen, im Spiel verloren, ist dir deine Frau mit einem andern oder der Kassierer mit der Kasse durchgegangen, haben die Direktoren der Bank, deren Aufsichtsrat du bist, betrügerischen Bankerott gemacht, hast du das große Los wieder mal nicht gewonnen oder ist dir sonst irgend etwas Unangenehmes widerfahren, so mache es wie der Russe und sage einfach „nitschiwo!" Alles Leid ist fort, und du atmest auf, wie wenn dir ein Stein vom Herzen gefallen wäre. „Nitschiwo" ist der Deckel, den du auf den Topf deckst, in den du vorher alles hineingetan hast, was dir Sorge machte, es ist derselbe Schwamm, der in dem bekannten Imperativ „Schwamm drüber!" vorkommt. Russisch ist das alles „nitschiwo". Der Russe ist ganz auf „nitschiwo" gestimmt. Darum findet man bei ihm auch soviel gottbegnadeten Leichtsinn. Also — meine Gnädigste, mein schwarzer Rock schwimmt bereits durch den Suezkanal — nitschiwo! — nicht wahr — nitschiwo? — ja, nitschiwo! — ha — ha — ha — ha — man freut sich unbändig, daß ich schon so gut russisch spreche! Wie die Reise bekommen ist, wie man geschlafen hat. Da ist das kleine Töcherlein, sag mal „bon jour, monsieur!" In der Tat so hübsch wie die Mutter! Nein, doch nicht ganz, vielleicht kommt's noch! Die französische Gouvernante lächelt pikant. Dort das schwarzlackierte Brett mit den mächtigen goldenen chinesischen Buchstaben stammt aus einem großen Tempel in Ninguta. Da arbeitete an der Bahn auch ein ganz junger Deportierter, der so blaß aussah, und Madame hat ihn aus Mitleid freigekauft. Ob das wohl geht? Darüber kann uns die beste Auskunft der Herr geben, der eben eintritt und der gnädigen Frau die Hand küßt. Er ist ein höherer Beamter des Gouvernements von Sacchalin, wohin die Deportierten neuerdings gebracht werden. Es geht natürlich nicht. Aber der Mann kam bald frei und wurde dann zwangsweise angesiedelt. Dabei werden ihm die 1000 Rubel zu statten kommen. In der Tat furchtbar lieb von der Frau Generalin, einem armen kranken Verschickten 1000 Rubel zu schenken! Neue Gäste kommen, verschiedene junge Stabsoffiziere, dann einer der Generäle, die gestern noch mit uns fuhren. Heute hängt ihm ein Komtur aus dem Halskragen. Und dort ist ja auch der nette alte Herr mit dem weißen Bart und der langen Cigarettenspitze. Na da sind wir so ziemlich alle wieder beisammen. Ein junger Offizier fehlt noch, hat noch Dienst, ih — wird schon nachkommen! nitschiwo! Meine Herrschaften, darf ich bitten nach der Veranda! —

Wir ziehen also nach der Veranda. Der Weg führt durchs Eßzimmer. Es ist sehr einfach eingerichtet. Ein großer Tisch, eine Anzahl Stühle, ein japanischer Wandschirm, ein breiter Kamin, in einer Ecke ein Madonnenbild mit einer brennenden roten Ampel darüber. Auch der

Salon ist sehr einfach. Ein kleines Sofa, zwei Fauteuils, ein mächtiger Teppich aus Kameelhaar — Tientsinfabrikat —, ein kleiner Tisch, ein breiter Kamin, in der Ecke ein Madonnenbild mit einer brennenden roten Ampel darüber. Die Veranda ist geräumig. In der Mitte steht ein reich besetzter Theetisch. Im Hintergrunde warten zwei weiß behandschuhte Burschen auf die Winke der Hausherrin. „Prenez place!" Wo es beliebt, bitte! Zuerst Sakuska und ein Gläschen Wotka! Aber bitte gleich noch eins! Kaviar? Oder lieber etwas frischen Lachs, mit



Chabarofsk (Museum): Der Tiersaal (S. 214).

Salz, Öl und Zwiebeln! Ah ... hier eine ganz besondere Delikatesse: mongolischer Käse, schmeckt wie echter Gervais double crême aus der Normandie. In der Tat vorzüglich, exquisit! Natürlich Schafkäse, „madame" hat ihn aus der Mandschurei mitgebracht. Die Burschen präsentieren Eiskaffee mit Fürst Pückler und Schlagsahne untermischt in Sektgläsern, an denen sogar der Beschlag gefriert. Die französische Gouvernante kredenzt Wein. „Rouge ou blanc?" Der weiße ist süß, erklärt der General, schmeckt wie Marsala, wächst in der Krim, der rote auch, leicht säuerlich, ersetzt Bordeauxwein vollkommen! Ich muß den weißen probieren, und dann den roten. Für diesen entschließe ich mich. Von der andern Seite wird Brot und Aufschnitt gereicht.

Dann kommen Baisers. Außerdem steht eine große Schüssel mit Konfekt auf dem Tisch, oder vielmehr sie kursiert in einem fort. Zwischen Essen und Trinken knabbert man Konfekt, das berühmte russische Konfekt mit allen Chikanen! Zwischen Essen und Trinken raucht man aber auch kräftig Cigaretten! Auch die lange Spitze des Herrn mit dem weißen Vollbart ist wieder da. Man kann so schnell nicht essen und trinken, wie die Gänge aufeinander folgen. Von rechts kommt schon wieder Bowle oder so etwas ähnliches. Gestatten Sie, daß ich Ihnen das zurechtmache? Der General entzieht mir mein nur halb volles Glas. Ich folge ihm gespannt, wie er die Bowle braut. Zuerst tut er ein Stück frische Ananas ins Glas, dann kommt ein Löffelchen voll in Zucker eingekochter Früchte, darauf ein tüchtiger Schuß Kognak und schließlich obendarauf Sekt. Auch echt russisch, meint mein gütiger Gastgeber. Ich probiere. Jawohl, echt russisch, für eine deutsche Bowlenzunge — hm — Geschmackssache! Wenn man getrunken hat, füllt der Hausherr gleich wieder auf, sodaß man nicht merkt, wieviel man trinkt. Das soll man auch nicht. Beim Nachgießen ist es ganz einerlei, womit aufgefüllt wird. Was gerade am nächsten zu erreichen ist, wird genommen, abwechselnd Sekt, Rotwein, Weißwein und Kognak, manchmal von rechts das eine und von links gleichzeitig etwas anderes. Die Mischung ist beinahe bei jedem Schluck verschieden. Ein Schluck Bowle, ein Stück Konfekt, ein Zug aus der Cigarette, ein Happen Weißbrot mit mongolischem Käse, ein Praline, wieder ein Zug aus der Cigarette, ein Schluck Rotwein, ein Löffel voll Eiskaffee, ein Zug aus der Cigarette, ein Stückchen Baiser, ein Schluck Bowle, andere Mischung, wieder ein Zug aus der Cigarette — auf diese Weise amüsieren wir uns eine ganze Weile. Dazwischen schwirrt die Unterhaltung hin und her, Frau Generalin ist die liebenswürdigste und graziöseste Wirtin der Welt. Dann wird die Sitzung zeitweilig unterbrochen, man ergeht sich etwas im Garten, der freilich zumeist aus Gestrüpp und Rasen besteht. Das kleine Töchterchen darf sich anschließen. O, sie kann auch deutsch sprechen! Sprich mal deutsch mit dem Herrn, na sprich doch mal deutsch! Sie schämt sich und spricht nicht deutsch, trotzdem auch die Gouvernante zuredet. Statt dessen springt sie zwei Sekunden später mit einem hohen Satz über einen breiten Graben. Inzwischen haben die Burschen einen großen Samovar aus glänzend gescheuertem Messing auf den Tisch gestellt. Wir gehen nach der Veranda zurück, und die gnädige Frau versorgt jeden einzelnen eigenhändig mit Thee. Mir wird die Verpflichtung auferlegt, den Thee auf russische Art zu trinken. Ob ich das wohl verstehe? Ja, gewiß! Man glaubt's nicht. Ich soll's vormachen. Alles ist gespannt, wie ich Thee trinken werde. Ich lege ein Stück Zucker auf die Zunge und schlürfe den Thee darüber hinweg. Alles brüllt vor Freude und klatscht in die Hände: „Er kann schon russisch Thee trinken!" Ich glaubte immer nur, wir Deutsche benehmen uns bei uns im Lande einem Ausländer gegenüber, wie wenn wir einen Schimpansen vor uns hätten, der gehätschelt und abgerichtet werden muß. Der Russe ist aber darin noch viel schlimmer! Eine Zeit lang ist es auffallend nett, die Rolle des Schimpansen zu spielen. Mittlerweile ist es aber schon spät geworden. Ich bin nur zum Thee eingeladen und weiß nicht, wie lange man da nach russischer Sitte bleiben darf. Jedenfalls schadet's nicht, wenn ich jetzt aufbreche. Ich soll doch noch bleiben. Ich möchte sehr gern, denn die Theestunde war wirklich reizend. Aber es ist schon besser, ich schaffe mir einen guten Abgang und gehe, wenn's allen am meisten leid tut. Nun, dann möchte ich jedenfalls noch einen Augen-

blick warten, bis der Kutscher angespannt hat. I wo, ich gehe. Aber nein, nach meinem Hotel muß ich gefahren werden. Na, dann fährt der Herr vom Gouvernement Sachalin auch gleich mit. Adieu, vielen herzlichen Dank, glückliche Reise, vergessen Sie nicht, uns die Photographien zu schicken, auf denen wir mit drauf sind! Nochmals Händeschütteln — halt, aber nicht über die Türschwelle hinweg die Hand geben, das bringt Unglück! Die elegante Troika bringt uns nach dem Hotel zurück. Nun sitze ich auf meinem Zimmer und bin noch immer in so herrlicher



Chabaroffsk: Gottesdienst im Freien (S. 215).

Stimmung, daß ich gar nicht zu Bett gehen möchte. Ach was, seine Ruhe muß der Mensch haben! Also marsch ins Bett, Lampe aus, Augen zu, schlafen! ... Ni—tschi—wooo!

* * *

20. Juli.

Chabaroffsk besitzt eine Anzahl von Sehenswürdigkeiten. Die hervorragendste ist die große, aus rotem Backstein gebaute Kathedrale. Daran schließt sich zu ebener Erde ein niedriges Gerüst mit zahlreichen Glocken, die beim Stundenschlagen harmonisch zusammenklingen. Zur Neujahrszeit hat jedermann die Berechtigung, die Glocken zu läuten.

An dem ziemlich steil abfallenden Ufer des Amur zieht sich der Stadtpark hin, inmitten dessen das eherne Standbild Muravioffs steht. An den Stadtgarten lehnen sich die meisten offiziellen Gebäude an, so das Generalgouvernement, ein Bibliotheksgebäude und das sehr reich-

haltige Naturgeschichtliche Museum. Dieses ist wesentlich größer und unvergleichlich reicher, als das in Wladiwostok, eine wirkliche Fundgrube für den Naturforscher und Ethnographen, der sich speziell Sibirien und seine Völkerstämme zum Studium gesetzt hat. Ich habe heute nicht weniger denn vier Stunden darauf verwendet, um mich darin zu orientieren und photographische Aufnahmen zu machen. Sogar in den Saal, der speziell für sibirische Goldfunde und für antike Trophäen aus den ersten Kämpfen mit den Chinesen reserviert wird, durfte ich eintreten. Dieser Saal ist dem Publikum im allgemeinen unzugänglich, und wird vor profanen Blicken gehütet, wie die Bundeslade, obwohl dazu gar keine Veranlassung vorliegt. Der Saal enthält keine besonderen Geheimnisse. Bereits jetzt leidet das Museum in manchen Abteilungen an Überfüllung. Indessen macht die Anordnung einen wesentlich besseren Eindruck, als in Wladiwostok, obgleich bezüglich der Konservierung mancherlei vorkommt, was einen europäischen Konservator aus der Haut fahren ließe. Beispielsweise ist der Museumsdiener angewiesen worden, eine Anzahl von Stücken, die ich photographieren will, und die nicht in der richtigen Beleuchtung stehen, zurechtzustellen. Ich beabsichtige einige sehr seltene antike Ahnenfiguren der Ainos aufnehmen. Eine davon will nicht stehen. Da nimmt der brave Museumsdiener einfach einen langen Nagel, benutzt eine zweite Ahnenfigur als Hammer und nagelt damit die erste an den Fußboden fest. Mein Protest findet keine Gegenliebe. Der Mann lächelt, meint wohl, ich hätte ihn nicht bemühen wollen und macht eine Bewegung, wie wenn er sagen will: „O bitte, das mache ich Ihnen sehr gerne!"

Neben dem Museumsgebäude steht das wesentlich kleinere Gebäude der Nikolausbibliothek, die 10 000 Bände enthält, zumeist russische und französische Litteratur. Deutsche Litteratur ist fast gar nicht vertreten. In dem Lesesaal liegen eine Anzahl Zeitungen aus, darunter auch einige ostasiatisch-englische. Die neuesten tragen ein Datum vom — Mai! In einzelnen Blättern sieht man dicke schwarze Pinselstriche. Unter diesen schwarzen Strichen stehen staatsgefährliche, freiheitliche und sonstige schlimme Dinge, die der russische Bürger nicht lesen darf. Wenn ich daran denke, was ich doch da draußen in der schlechten Welt für eine Menge staatsgefährlichen Stoff eingesogen habe, den mir kein liebevoller Pinsel des Censors mit Druckerschwärze zugedeckt hat, dann überkommt mich das Gruseln.

* * *

21. Juli.

Heute soll nun meine Amurreise beginnen. Ich war gestern abend bei Herr und Frau Langschwadt eingeladen und habe erfahren, daß das Kajütbillet für mich besorgt ist. Leider können während des immer noch außerordentlich niedrigen Wasserstandes die großen und einigermaßen wohnlich eingerichteten Passagierdampfer der „Amur-Dampfschiffahrtsgesellschaft für Passagierverkehr und Handel" nicht fahren. Es muß daher ein sogenannter Schleppdampfer fahren, der nicht allzuviel Tiefgang hat. Man sagt mir, es sei ein wenig erfreulicher Dampfer. Aber ich ziehe es doch vor, die nächste Gelegenheit zu benutzen. Wer kann wissen, was noch alles dazwischen kommt, um mich unfreiwillig aufzuhalten. Leider ist bis jetzt immer noch nicht die so sehnlich erwartete Nachricht eingetroffen, daß im Quellgebiet der Schilka und des Argun

Regen niedergegangen ist, sodaß die Wasserkalamität wahrscheinlich noch lange dauern wird. Außerdem war es in den beiden letzten Tagen unglaublich heiß, heißer, als ich es jemals, selbst bei Tropenreisen im Sommer erlebt habe. In den Tropen fühlt man die Hitze wegen ihres starken Feuchtigkeitsgehaltes weniger, als hier oben die trockene Wärme, auf die nachts eine ziemlich starke Abkühlung folgt. Der helle Lehmboden reflektiert den Tag über die Wärmestrahlen ziemlich intensiv und giebt des Nachts die aufgespeicherte Hitze leicht wieder frei. Daher ist der Gegensatz um so fühlbarer. Heute vormittag sind 35 Grad Reaumur im Schatten, für jemanden, der gewohnt ist, mit dem Begriff Sibirien die Vorstellung großer Kälte zu verbinden, sicherlich überraschend! Auf dem Wasser wird es hoffentlich kühler sein!

Seit dem frühen Morgen läuten die Glocken, Militär in der Extragarnitur sieht man einzeln und in Kolonnen zahlreich auf der Straße, Militärkapellen und Fahnenkompagnien ziehen unter klingendem Spiel an meinen Fenstern die Hauptstraße, die Muravieff-Amurskaja, entlang. Heute ist der Sonntag, an dem das Dankesfest der mandschurischen Truppen stattfinden soll, die an den jüngsten Kämpfen mit den Chinesen teilgenommen haben. Den Hauptteil der Jubelfeier wird eine Parade bilden, bei der die sämtlichen den Chinesen abgenommenen Fahnen, nahezu zweihundert, mitgeführt werden. Daran schließt sich ein großer Dankgottesdienst im Freien an. Zu diesem Zweck hat man vor der Kathedrale einen hölzernen mit den russischen Farben ausgeschlagenen Pavillon erbaut. Nachher werden die Fahnen in der Kathedrale aufgehängt. Ich habe der Feier beigewohnt. Die Parade verlief vorschriftsmäßig und unter großer Beteiligung seitens der Landbevölkerung. Nach der Parade erschien unter Aufgebot des gewaltigen Pompes der griechisch-katholischen Kirche ein Bischof mit seinen zahlreichen Ministranten, Chorknaben und Popen im Gefolge. Die Feierlichkeit dauerte über zwei Stunden. Ich hatte die Absicht, bis zu Ende auszuharren. Aber trotzdem ich mir meinen dicken Tropenhut auf den Kopf gestülpt hatte, hielt ich das Stehen in der enormen Hitze nicht aus. Statt meiner haben die übrigen Teilnehmer sämtlich ausgehalten und die zwei Stunden lange Predigt über sich ergehen lassen. Das Bauernvolk und die Soldaten standen während der Ceremonien die längste Zeit mit entblößtem Haupte da — zwei Stunden lang — bei + 35 Grad Reaumur im Schatten — nein, sie standen bei ca. 50 Grad in der Knallsonne! Was müssen das für Dickschädel sein, da von den sämtlichen Teilnehmern dieser Prozedur nur ein einziger vom Sonnenstich getroffen wurde — in majorem gloriam ecclesiae! Hierzu das Gegenstück: Am 6. Januar jeden Jahres wird das Wasser des Amur geweiht. Der 6. Januar ist gewöhnlich einer der kältesten Tage dieser Gegend. In das dicke Eis des Amur wird ein Loch gehackt, bis das fließende Wasser frei wird. Unmittelbar nach der Weihe springen dann die fanatischen Bauern in das heilige Wasser hinein, um alsbald mit gefrorenen Kleidern dazustehen. Heilige Vernunft!

* * *

Nachmittags um 5 Uhr werden meine Koffer zur Landungsstelle gefahren, meine Hotelrechnung ist bezahlt, die Trinkgelder sind verteilt, die vorsorglich von Wladiwostok mitgenommenen Ansichtskarten in den Briefkasten gesteckt, Herr Langschwadt holt mich liebenswürdigerweise mit

seinem Wagen vom Hotel ab, um mich zur Landungsstelle zu fahren. Dort unten liegt das Schiff, ein Doppelraddampfer von wenig vertrauenerweckendem Aussehen. Mein Gepäck expediert Herr Langschwadt, der Expedient klappert auf seiner Rechenmaschine, bis er weiß, wieviel die Überfracht bis Blagoweschtschensk beträgt, und ich bezahle. Dann empfiehlt mich mein Begleiter dem Kapitän angelegentlichst. Auch die beiden jungen Deutschen finden sich ein, um mir Lebewohl zu sagen, und schließlich kommt auch noch Herr Lübben, der mich so freundlich aufgenommen und geführt hat, und wir tauschen noch manchen Händedruck und herzliches Lebewohl. Nach einer halben Stunde läuft unser Dampfer „Sergie Duchoffskoi" bereits oberhalb der Ussurimündung.





Freilegung des Schlittenweges auf dem Eise des Amur (S. 217).

V. Kapitel.

Über 2000 Kilometer den Amur aufwärts.

1. Auf dem Schwarzen Drachenfluß.

Außer dem Wasserweg besteht eine für Reisezwecke brauchbare Verbindungsstraße zwischen Chabaroffsk und Stretensk, der östlichsten Station der Transbaikalbahn, nicht. Nur streckenweise sind Landstraßen gebaut, die Gegenden dazwischen aber kann man nur zu Pferde und mit Tragtieren durchqueren. Diese Art des Verkehrs wird ausschließlich in der Übergangszeit zwischen Schiffahrts- und Schlittenverkehr auf dem Amur unterhalten, jedoch auch nur für Passagiere und eilige Postsachen. Die angenehmste Tour ist für den, der Kälte vertragen kann, die Winterreise auf dem Eise im Schlitten. Natürlich ist das Geschmackssache. Ich kann mir schon denken, daß mancher die Dampferfahrt vorzieht. Freilich, wenn ich mir überlege, daß über 2000 Kilometer Wasserfahrt vor mir liegen — genau genommen sind es 2066 Werst bis Stretensk — und wenn ich mich dann andererseits auf meinem Schlepper umsehe und bedenke, daß dieser wenig einladende Kahn noch bei weitem der größte und beste von den verschiedenen Dampfern sein soll, denen ich mich anvertrauen werde, dann überkommt mich die Empfindung, wie wenn mein Herz von einer schweren Last nach meiner linken Stiefelsohle hinuntergezogen würde. Ich habe mir nämlich meine neue Herberge auch im Innern näher angesehen und bin zu der Überzeugung gekommen, daß der erträglichste Aufenthalt an Bord da ist, wo man sich die meiste frische Luft um die Nase wehen lassen kann. Es riecht entsetzlich nach Menschenfleisch! Jedes Plätzchen scheint belegt zu sein. Es war natürlich, daß ich mich zunächst einmal nach dem Plätzchen umsah, auf das ich nach Ansicht des Schiffsagenten, der mir die Nummer auf meinem Billet ausgefüllt hat, mein müdes Haupt hinlegen soll. In einer Kabine befindet sich das

Plätzchen nicht, sondern in einem dunkeln Raum, der an sich schon sehr eng ist, dazu noch von einem mächtigen Holztisch ausgefüllt wird, im übrigen aber die Kajüte des Schiffs vorstellt. Wie mochten erst die Kabinen aussehen! Von einem Bett oder etwas ähnlichem war nichts zu sehen, dafür lagen aber auf der Holzbank, die rings um den Tisch an den zum Teil schiefen Wänden herumführte, mit Glanzleder überzogene und mit irgend etwas Hartem ausgefüllte Matratzen. Streckt man sich darauf aus, so hat man so ungefähr das Gefühl, als ob man auf einer Pritsche läge. Wenn man sich wenigstens hätte darauf niederlassen können! Aber nein, das konnte man nicht. Denn auf dem für mich bestimmten Plätzchen lag schon ein anderer — übrigens mit langwallendem Haar — ein Dichter? — nein, nur ein Pope! Der Ärmste hat vermutlich heute in der Mittagshitze bei dem zweistündigen Gottesdienst im Freien mitgewirkt. Wer dient, wird müde, also wollen wir ihn erst ausschlafen lassen! Ich will mich wieder zurückziehen, um die Besitzergreifung meines mir zustehenden Platzes für später aufzuschieben. Da regt sich der Gelockte, bringt einen kurzen schnarchenden Ton hervor, dann einen Ton, der so klingt, wie „ch" in „machen", und mit einem plötzlichen Seitwärtswenden des Lockenhauptes spuckt er unter den Tisch. Ich folge entsetzt seinen Bewegungen: dahin scheinen die anderen auch zu spucken, einer allein kann das nicht gewesen sein!

Es dreht mich faktisch zur Tür hinaus und, ich gehe die Treppe wieder hinauf zu Licht und Luft. Wenn man nicht aufpaßt, stößt man sich beim Hinaufgehen an den Scheitel, beim Hinuntergehen an die Stirn. Die Treppe führt auf das Deck. Das ist der Ort, wo die Zwischendeckspassagiere fahren. „Zwischendeck", welcher Euphemismus! Auf dem „Sergie Duchoffskoi" giebt es nur ein einziges Deck. Dieses besteht aus Eisen und ist am Tage sengend heiß, bei Nacht bitter kalt. Die armen Passagiere liegen direkt auf dem Eisen, unter Kopf oder Rücken haben sie ihre Habseligkeiten gelegt. Über ihnen wölbt sich das Himmelszelt, sonst nichts. Wir Kajütspassagiere haben es übrigens keinen Deut besser! Unser Aufenthaltsort ist bei Tage, und ich glaube für mich besser auch bei Nacht, ebenfalls das Deck. Allerdings wohnen wir eine Etage höher. Über das Mittelteil des Schiffes und gleichzeitig über die beiden seitlichen Schaufelräder ist ein Aufbau gelegt, der die Küche, die Kabinen der Schiffsbeamten, die Vorratskammer, die Ölkammer und noch einige ähnliche Gelasse enthält. Über diesen Gelassen befinden wir uns also. Zum Glück ist unser Deck aus Holz. Aber ein Sonnensegel oder dergleichen haben wir trotz der brennenden Sonnenstrahlen auch nicht über uns. Nur das sogenannte Kartenhaus und die Kapitänskoje, die oben mitten auf Deck stehen, spenden ein wenig Schatten. Meine Mitpassagiere haben den Vorteil bereits erkannt und die Holzbank sowie die wenigen existierenden Stühle in den Schatten getragen. Mein getreuer Longchair steht gleichfalls oben an Deck, freilich in der brennenden Sonne. Ich sehe schon, hier ist die Höflichkeit, wie im Zuge Generals gegenüber, unangebracht, und jeder ist sich selbst der nächste. Also handeln wir danach! Es ist zwar unchristlich gedacht. Aber der Pope da unten auf meinem Polster denkt genau so und ist obendrein ein Mann Gottes.

Die Sonne zieht bekanntlich von Osten nach Westen, und der Schatten eines aufrechtstehenden Körpers weicht ihr aus von Westen nach Osten. Außerdem hat schließlich jeder Fluß Biegungen. Gegenwärtig fahren wir nach NW., gleich kommt eine Biegung, und dann fahren

wir eine ganze Weile nach SW. Also stelle ich meinen Stuhl dicht an die Wand des Kartenhauses, die jetzt der Sonne zugekehrt ist, und lege mich nieder! Die Biegung kommt, das Schiff schwenkt herum, und ich — liege im schönsten Schatten! Nun kommen auch die Passagiere von drüben an und wollen wieder im Schatten sitzen. Jawohl, da sitze ich! Erst ihr, jetzt ich! Aber ich rücke ein wenig und mache mich liebenswürdig. Sie bedanken sich, gruppieren sich malerisch um mich, wir werden miteinander bekannt. Ich habe also drei Fliegen mit einer



Golden mit Hundeschlitten auf dem Amur (S. 217).

Klappe geschlagen, erstens liege ich im Schatten, zweitens habe ich das erreicht, ohne meinen Mitpassagieren zu nahe getreten zu sein, im Gegenteil, sie sind mir noch dankbar für den Schatten, den ich ihnen übrig lasse, und drittens bin ich mit ihnen unter so vorteilhaften Umständen bekannt geworden. Für die nächsten Tage werde ich mein System sorgfältig ausbauen.

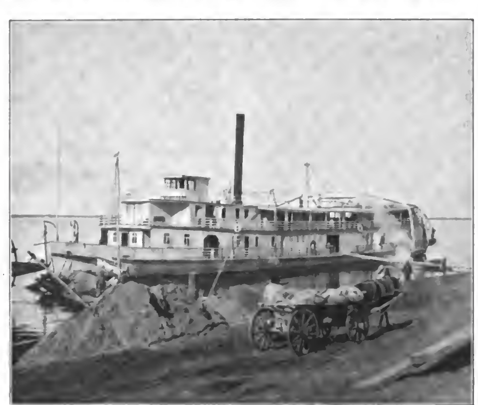
* * *

Meine Reisegesellschaft besteht ausschließlich aus Russen. Ich bin der einzige an Bord, der nicht russisch spricht. Dafür sprechen aber die andern auch nichts weiter als Russisch. Nur

Nikolai Michailowitsch macht eine Ausnahme. Er spricht deutsch, zwar nicht viel, aber doch etwas. Die übrigen sprechen deutsch oder französisch nicht besser, als wie ich russisch. Man wird mir russischen Unterricht geben. Aber Nikolai Michailowitsch spricht deutsch. Er wird mir immer aushelfen, ich soll ihm nur sagen, wenn ich irgend etwas wünsche. Nikolai Michailowitsch, der elegante Gardestabskapitän aus St. Petersburg vom Semenoffskischen Leibregiment, war vom Zaren dem Stabe des Viceadmiral Alexejeff attachiert worden, damit er während des chinesischen Feldzuges Studien machen sollte, und kehrt jetzt zurück. Wir befreunden uns bereits. Der übrige Teil der Kajütspassagiere besteht ebenfalls größtenteils aus Offizieren. Ein alter Oberst mit Frau, ein Hauptmann der kaukasischen Kosaken, Iwan Iwanowitsch mit Frau, Gelena Gregoroffna ein jüngerer Kosakenoffizier mit Frau, der in der Gegend von Tiflis stationiert war und einen Kosakentransport, der im Amurgebiet angesiedelt wird, hierher gebracht hat, ein Oberstleutnant, ein Stabsarzt und eine Schwester vom Roten Kreuz. Dazu kommt dann der Pope, der unten auf meinem Polster liegt, und ein uniformierter Schulinspektor, der mit dem Popen um die Wette unter den Tisch spuckt. Ferner kommen noch einige Figuren hinzu, die sich aber mehr im Hintergrunde halten, da ihnen unsere Gesellschaft offenbar zu fein ist. Die Deckpassagiere sind bunt zusammengewürfelt. Zum größeren Teil sind es Bauern, darunter einige wunderbare Physiognomien. Wilde rote oder braune Vollbärte, schwarzes Haar, das unter dem Blumentopf abgeschnitten ist, und listige Äugelein. Dann sind da eine Anzahl Goldsucher, verschiedene kleine Handelsleute, ein Wanderapotheker, eine Anzahl Kosaken aus den Stanitzen am Amur, und schließlich auch zwei mit Ketten gefesselte Deportierte, offenbar schwere Verbrecher. Sie sind zum Wegebau requiriert und werden auf der nächsten Anlegestelle bereits mit ihrem Transporteur aussteigen. Es ist ein arges Gewimmel unten auf dem eisernen Deck. Kleine Gruppen haben sich gebildet, die eifrig diskutieren. Dort sitzen Mann und Frau und drei Kinder zusammen und verzehren ihr Abendbrot. Es besteht aus Tschai (Thee), Chlep (Weißbrot), Kitá (getrocknetem Lachs), von dem jeder ungefähr ein halbes Pfund verzehrt, Sachar (Zucker) und Wotka (Schnaps), einer minderwertigen Sorte, die mit Wasser verdünnt wird, erstens damit sie mehr wird, zweitens damit sie nicht so brennt. Das ist das Menu am und auf dem Amur, morgens, mittags und abends. Abwechselung giebt es darin kaum, höchstens Wild, das muß aber erst geschossen werden. Außerdem ist für die Leute an Bord kein Platz zum Kochen und Braten. Auch wir bekommen zum Abend Fisch zu essen, in Gestalt von Störsuppe. Dazu giebt es ein gewaltiges Stück Schwarzbrot und hinterher ein Glas Thee. Die Mahlzeit kostet 60 Kopeken. Das ist unglaublich teuer! Der Koch fängt die Störe entweder an ausgelegten Angelhaken während der Fahrt oder kauft die Fische für 15—30 Kopeken für den Stör von zirka einem Meter Länge bei den Kosaken. An einem solchen Stör können sich 20 Leute sattessen! Die Verpflegung an Bord scheint ja günstig zu sein! Außer teneren Ölsardinen giebt es nicht einmal eine anständige Sakuska. Iwan Iwanowitsch raisonniert für mich mit.

Es wird dunkel. Der Pope schläft anscheinend noch immer unten auf meiner Matratze. Ich gehe in die Kajüte. Eine entsetzliche Schwüle und eine erstickende Atmosphäre dringt mir entgegen. Mein Entschluß steht fest, ich schlafe auf Deck unter freiem Himmel. Ich hole mir einen dienenden Geist und lasse dem Popen meine Matratze in des Wortes verwegenster Be-

deutung entziehen. Der dienende Geist macht das in der Weise, daß er den Popen zunächst durch ein sanftes Klopfen auf seine Schenkel aufmerksam macht. Daraufhin dreht sich der Pope nach der Wand zu, der Diener zieht, der Pope rollt sich weiter herum, der Diener zieht die Matratze völlig unter ihm weg, und der Pope schläft auf der Holzbank weiter. Dann lasse ich sie mit der Inlaidseite nach oben auf meinen langen Rohrstuhl legen, und meine Schlafstatt ist fertig. Da es nachts kühl zu werden droht, so ziehe ich mir über meinen flanellenen Nachtanzug noch einen zweiten, darüber einen japanischen Kimono, sodann hülle ich mich in eine Flanelldecke und halte mein Plaid zum Zudecken bereit. Um schließlich auch gegen etwaige Unhöflichkeiten des Jupiter pluvius gesichert zu sein, ziehe ich meinen weiten wasserdichten Gummimantel an und nehme die Kapuze über den Kopf. Nun mag kommen, was will, ich werde schlafen.



Amur-Passagierdampfer „Odessa" (S. 219).

Aber trotz des guten Vorsatzes ist mir das bis Mitternacht nicht möglich. Denn abends gegen 10 Uhr, als es dunkel geworden, legen wir bei der aus neun Häusern bestehenden Poststation Lugowoi an. Hier wird Holz eingenommen. Die gewaltigen Kloben werden auf zwei hölzerne Tragbalken gelegt und von je zwei starken Männern an Bord getragen. Dann halten diese den einen Tragbalken niedriger, sodaß die ganze Last, die oft über anderthalb Centner wiegt, direkt hinunter in den eisernen Schiffsraum fällt. Das Geplumpse macht einen derartigen unglaublichen Lärm, daß man im Halbschlaf glaubt, man höre die Posaunen des jüngsten Gerichts blasen. Endlich gegen Mitternacht sind die Matrosen fertig mit Holzeinnehmen. Ich bin eben am Einschlafen. Aber ich wache noch einmal auf,

weil mir ein Regentropfen auf die Nase fällt. Ich ziehe daher die Kapuze vollständig über das Gesicht und klappe außerdem den Gummikragen hoch, sodaß das Wasser von der Kapuze an diesem herunterlaufen muß. Der Regen läuft an mir ab, und ich kann schlafen.

* * *

22. Juli.

Seit Tagesanbruch fahren wir wieder. Die Sonne weckt mich. Ich habe das Bedürfnis, mich zu waschen. Die Waschtoilette liegt unten neben der Kajüte. Für sämtliche Kajütspassagiere ist nur eine einzige Waschtoilette vorhanden. Sie ist natürlich besetzt, drei andere Mitreisende warten schon vor der Tür. Es geht der Reihe nach. Sehr freundlich von den Herrschaften, daß jeder nur etwa zwei Minuten zu seiner Reinigung bedarf! Weil ich die Gründlichkeit mehr liebe als die Fixigkeit, brauche ich länger. Aber ich beeile mich und werde mit fünf Minuten fertig. Draußen warten schon wieder fünf Mann, die sich offenbar nicht vorstellen können, was ich so lange in der Waschtoilette mache, und daher in Sorge, mir könnte etwas widerfahren sein, mit den Fäusten gegen die verschlossene Tür schlagen. Ich verbitte mir, als ich heraustrete, dieses Verfahren sehr energisch. Ich darf das um so dreister tun, weil sie mich doch nicht verstehen. Der Pope und der Schulinspektor, die die nächsten sind, gehen gleich zusammen hinein und sind beide zusammen schon nach zwei Minuten wieder fertig. —

Der Fluß verbreitert sich merklich. Zeitweise ist er über zehn Kilometer breit und seicht. Die Schiffahrt ist daher schwierig. Da aber keine genaue Flußkarte des Amur existiert, weil der Fluß infolge der Anschwemmungen sein Fahrwasser ständig verändert, so muß andauernd gelotet werden. Es steht daher von morgens bis abends ein Matrose vorn am Bug und wirft einen langen Stab, der an einer um die Hand geschlungenen Leine festsitzt, ins Wasser, und ruft mit lauter eintöniger Stimme die Wassertiefe in Fuß aus. Unser Dampfer liegt 4½ Fuß tief im Wasser. Oft nähert sich die Wassertiefe bedenklich dieser Ziffer, dann wird langsam gefahren, bis die seichte Stelle glücklich überwunden ist. Das eintönige Ausrufen des Matrosen wird zu einer regelmäßigen Musik, an die man sich so gewöhnt, daß man erst aufmerksam wird, wenn der Matrose aufhört zu rufen, weil er keinen Grund mehr findet. Die Sonne meint es gut. Mein System bewährt sich. Für den Popen und den Schulinspektor ist kein Platz mehr im Schatten des Ruderhauses. Sie haben sich daher ein Plaid über das Geländer des Radkastens gespannt, schlafen im Schatten des Plaids und spucken nun direkt in den Amur. Am Deck befindet sich auch ein kleiner schwarzer Bär, der dem Kapitän gehört. Er ist sehr possierlich und heißt Mitia. Der junge Kosakenoffizier heißt auch Mitia, und da seine Frau ihn sehr lieb hat, so wendet sie diese Liebe auch dem kleinen Bären Mitia zu. Sie füttert ihn mit Zucker und kraut ihm seinen Pelz, sodaß er sich auf den Rücken legt und alle Viere von sich streckt. Weil es sehr heiß ist, holt Mitia, der Mann, einen Kübel mit Wasser, und Mitia, der Bär, planscht darin herum. Mitia der Bär und Mitia der Mann freunden sich also auch an. Nun erst ist die junge Frau ganz glücklich.

Übrigens wird das Glück nicht lange anhalten; denn heute nachmittag sollen wir bereits unsern Dampfer mit einem zweiten vertauschen, der uns von Blagoweschtschensk aus entgegen-

kommen soll und wieder umkehrt, weil unser Dampfer nicht über die Barre kann. Der erwartete Dampfer soll auch bessere Unterkunft für die Passagiere haben, als unser Dampfer. Der Kapitän hat die schriftliche Ordre an den Kapitän des entgegenkommenden Dampfers in der Tasche.

* * *

Heute mittag gab es wieder Fisch, diesesmal gekocht. Nikolai Michailowitsch hat aus seinem Koffer eine Schachtel mit Sprotten spendiert. Auf diese Weise hatten wir eine Sakuska.



Über dem Radkasten des „Sergie Duchoffskoi" (S. 222).

Die Getränke sind an Bord ausgegangen, sowohl das Flaschenbier wie die Limonade, das Selterwasser und der Quaß. Wenn wir nun Durst haben, bleibt uns nichts weiter übrig als Thee oder Amurwasser. Lächerliche Wirtschaft!

Nachmittags gegen 2 Uhr legen wir bei dem Kosakendorf Michailowo-Semionoffsk an, um Passagiere und Post auszusetzen und Holz einzunehmen. Am Ufer erwarten die Frauen des Dorfes den Dampfer mit allerlei Waren, die sie verkaufen wollen, Butter, Milch, Brot, Quaß, Gurken, Heidelbeeren, frischer Kaviar, weißer Käse, Kartoffeln u. s. w. Sie finden überall

reißend Absatz, auch unsere Damen beteiligen sich unter Assistenz ihrer Männer an dem Einkauf. Mitia der Mann springt, sogar noch ehe der Landungssteg richtig das Ufer erreicht hat, an Land und schießt auf eine Schüssel Heidelbeeren los, die er bereits von oben her ergattert hat. Auch Mitia der Bär wird nicht vergessen. Er bekommt ein großes Stück frisches Brot, das ihm offenbar vorzüglich schmeckt. Eine halbe Stunde später quietscht er, weil er Leibschmerzen bekommen hat. Bei den Einkäufen wird sehr vorsichtig zu Werke gegangen. Ehe man kauft, wird gekostet, vor allem Milch und Butter, diese mit einem Messer, die Milchflasche dagegen wird ohne weiteres zum Munde geführt, was mit einer und derselben Flasche von verschiedenen Seiten solange ausgeführt wird, bis sich jemand dazu entschließt, 20 Kopeken für den Rest anzulegen. Während das Geholze des Holzeinnehmens vor sich geht, durchwandert man das lang auseinander gezogene etwa 700 Seelen zählende Dorf, über das eine schöne Kirche hinwegragt.

Beim zweiten Signal der Dampfpfeife sind alle wieder an Bord. Wir legen ab und steuern bereits eine Stunde lang flußaufwärts, als der erwartete Dampfer in Sicht kommt. Jedermann eilt, seine Sachen zusammenzupacken. Unser Dampfer stoppt, wirft Anker und giebt dem andern das Haltesignal. Dieser schleppt einen großen Kahn hinter sich, auf dem die Passagiere der dritten Klasse untergebracht sind, schwenkt herum, damit ihm der Schleppkahn von der Strömung nicht aufgetrieben wird, und macht neben dem „Sergie Duchoffskoi“ fest. Unser Kapitän übermittelt dem andern Kapitän den Befehl der Direktion, und dieser giebt auf seinem Schiffe bekannt, die Passagiere und die Fracht würden umgeladen.

Was nun kam, spottet eigentlich jeder Beschreibung. Kaum wird die Mitteilung bekannt, da erhebt sich ein Sturm des Protestes unter den Passagieren des „Sergie Witte“, und während man unten bereits anfängt, die Passagiere der dritten Klasse überzunehmen, entwickelt sich oben ein heftiger Streit, zunächst zwischen dem Kapitän des andern Dampfers und seinen Passagieren. Bald aber greift dieser Streit auch herüber auf unsern Dampfer, und nun geht es Passagiere gegen Passagiere. Es beginnt ein überaus heftiges Wortgefecht, wir nehmen es den Passagieren des andern Dampfers übel, daß sie nicht auf unsern gräßlichen alten Kasten hinübergehen wollen, und diese nehmen es uns übel, daß wir ihnen so etwas zumuten. Große Volksreden werden gehalten, über die Radkästen hinweg kommt man sich bereits näher, und die Luft wird erfüllt von den zeternden Stimmen streitender Menschen. Die Kapitäne sind machtlos. Am meisten wird natürlich dem Kapitän des „Sergie Witte“ zugesetzt. Dieser hält sich schließlich die Ohren zu, läuft nach dem Sprachrohr und kommandiert nach dem Maschinenraum hinunter „Dampf in die Ankerwinde“. Fünf Minuten später dampft der „Sergie Witte“ flußabwärts weiter nach Michailowo-Semionoffsk. Da geht er hin und singt nicht mehr! Aber nun ist unser Kapitän auch wütend. Er wird nun gleichfalls nach Michailowo-Semionoffsk zurückfahren, von dort aus den Vorfall telegraphisch an die Direktion melden und für sich und den zweiten Kapitän Verhaltungsmaßregeln erbitten. So drehen denn auch wir wieder um und fahren wieder zurück nach der Stanitze, von der wir heute mittag abgefahren sind. Dann legen wir neben dem „Sergie Witte“ Radkasten an Radkasten an, die Passagiere, bei denen der Humor die Oberhand gewinnt, vermischen sich und verbringen den Abend miteinander in lustigem Geplauder und gegenseitigen Neckereien. Das Buffet des „Sergie Witte“ ist gleichfalls ausverkauft. Getränke können wir

uns also gegenseitig nicht anbieten. Übrigens erhalten wir wenig tröstliche Nachrichten. Die Passagiere hatten für die Strecke von Stretensk aus nicht weniger als vier Wochen gebraucht, und das auf der Talfahrt! Bis Blagoweschtschensk haben sie vier verschiedene, von dort aus noch zwei Dampfer benutzt. Über seichte Stellen sind sie auf einem Schleppkahn dahingetrieben worden. Zahlreiche Dampfer liegen unterwegs mitsamt ihren Passagieren fest und warten auf Hochwasser. Einige Abwechselung brachte ihnen eine kleine Kapelle wandernder Musikanten, zumeist Deutsche, die sich unter den Deckpassagieren befanden. Schlimme Aussichten für uns!

Bis Mitternacht ist eine Antwort auf die Depesche des Kapitäns nicht eingetroffen.

* * *

23. Juli.

Bis Mittag liegen wir, ehe die telegraphische Antwort aus Chabaroffsk anlangt. Entweder hat die Direktion den fatalen Fall nicht sofort entscheiden können, oder der Telegraph hat nicht ordnungsmäßig funktioniert. Das kommt häufig vor, auch müssen Privatdepeschen oft tagelang liegen bleiben, wenn der Draht gerade mit Staatsdepeschen stark belastet ist, und das ist die Regel. Die Depesche wiederholt die Ordre, es soll umgeladen werden. Aber die Passagiere des „Witte" bleiben fest und sagen, man könne sie nur mit Gewalt von ihrem Dampfer entfernen, der entschieden komfortabler eingerichtet ist, als der unsrige, obgleich dazu nicht viel gehört. Es bleibt also dem Kapitän nichts übrig, als sich zu fügen. Er depeschiert daher an seine Direktion, er habe einen Defekt an der Maschine und müsse also nach Chabaroffsk weiterfahren. Und wir? O, man hat bereits nach Blagoweschtschensk depeschiert, daß ein neuer Dampfer abgeschickt wird, der uns entgegenkommen und aufnehmen soll, wenn wir nicht weiter können. Gegen 1 Uhr nachmittags fahren wir endlich weiter, wieder dieselbe Strecke, die wir schon kennen. Nach 35 Werst kommen wir in das Mündungsgebiet des Sungari.

Der Amur ist hier nahezu 15 Kilometer breit. Man kann deutlich unterscheiden, wo das grünliche Wasser des Amur und das gelbe mit stärkerem Gefälle fließende Wasser des chinesischen Stromes sich vereinigen. An der Mündung liegt eine blühende Koreanerkolonie. Der Sungari ist neben dem Ussuri der zweite große mandschurische Strom, der der russischen Schiffahrt geöffnet ist. Er bildet eine Wasserstraße, die tief hineingreift in das Herz Mandschurias, zumal wenn man seinen Nebenfluß, den Nonni hinzunimmt. Am Sungari bezw. seinen Nebenflüssen liegen einige der Hauptstationen der ostchinesischen Eisenbahn, Ninguta, Charbin, Tsitsikar. Ein großer Teil des Bahnbaumaterials ist auf ihm zu diesen Häfen, die auch Endstationen der Bahnbauabteilungen sind, transportiert worden. Sein Lauf, der wasserreicher ist als der Amur, und von den Chinesen auch als der Hauptstrom angesehen wird, ist über 2000 Werst lang. Sein Mündungsgebiet ist besetzt mit Inseln, die durch den vom Sungari mitgeführten Lößschlamm angeschwemmt worden sind.

Nachmittags um 4 Uhr wird wieder Anker geworfen, in der Nähe einer Holzhackerhütte. Der Dampfer wird von oben bis unten vollgepackt mit Holz, auch an Deck wird Holz aufgestapelt. Wir haben ja lange Zeit. Der Dampfer, der uns entgegenkommen soll, braucht ein paar Tage bis zu der Barre, über die wir nicht hinüberkönnen. Erst um 6 Uhr fahren wir

weiter. Die Räder haben höchstens einige zwanzig Drehungen gemacht, da fahren wir ganz langsam auf. Die Räder spritzen jetzt nur noch gewaltigen Gischt auf, es hilft alles nichts, unser Dampfer ist auf eine Sandbank geraten. Wie lange werden wir nun hier festliegen? Auch so lange, bis das Hochwasser so freundlich ist, sich zu uns zu bemühen? Große Aufregung an Bord! Kähne werden ausgesetzt, Matrosen umfahren den Dampfer und untersuchen mit ihren Lotstangen den Umkreis des Schiffes. Glücklicherweise sitzt das Schiff nicht mit der ganzen Fläche fest, sondern nur vorn. Matrosen und Deckpassagiere schleppen daher gemeinschaftlich die vorn aufgestapelten Holzvorräte nach hinten. Außerdem werden mächtige Rammbalken ins Wasser gelassen, darüber wird eine Kette gelegt, und die Dampfwinde windet an ihnen das Schiff vorn in die Höhe. Gleichzeitig geben die Räder rückwärts. Nach einigen vergeblichen Versuchen, während deren auch die Passagiere sich nach achtern verziehen müssen, um das Schiff vorn zu erleichtern, kommen wir glücklich wieder los. Wir fahren noch einige Stunden zwischen dem flachen Ufer entlang, dann gehen wir irgendwo vor Anker. Es regnet draußen, und das naßkalte Wetter veranlaßt uns, zum Abendessen etwas mehr Kognak als gewöhnlich in den Thee zu gießen. Auf diese Weise wurde ein Grog daraus.

* * *

24. Juli.

Seit Tagesanbruch sind wir unterwegs gewesen, aber seit 8 Uhr morgens liegen wir wieder vor Anker, und zwar vor der ziemlich großen Kosakenstanitze Jekaterino-Nikolsk. Der Ort stammt, wie die meisten größeren Niederlassungen in diesem Teil des Amurgebietes, aus dem Jahre 1858. Er ist das Hauptquartier des Stabs der Amurkosakendivision. Hier verläßt eine Anzahl unserer Kosaken das Schiff. Der Ort gilt als eine der blühendsten Kosakenniederlassungen am Amur. Die Bewohner leben allerdings unter denselben Bedingungen und in denselben Beschäftigungen, wie die übrigen Kosaken am Amur: Fischerei, Jagd, Schiffahrt, Holzfällen, im Winter Postpferde stellen u. s. w. Ackerbau wird wenig getrieben, nicht mehr, als für den eigenen Bedarf notwendig ist. Das ist schon deshalb nicht anders, weil die Transportverhältnisse das Arbeiten für den Export fast ausschließen. Den Kosaken gehört der Fischfang im Amur, eins der vielen ihnen zugestandenen Privilegien. Im übrigen aber ist ihnen das Land, auf dem sie wohnen, nur zum Leben gegeben worden, es ist nicht ihr Eigentum. Die Bodenbesitzverhältnisse werden voraussichtlich für Rußland auch noch einmal eine Quelle erheblichen Verdrusses in ihrem Koloniallande bilden.

Wir haben heute morgen die südlichste Ausschweifung des Amur erreicht, der Fluß läuft jetzt eine lange Strecke direkt in nördlicher Richtung.

Von hier bis zu der Barre, über die wir nicht hinwegkönnen, weil unser Dampfer zu viel Tiefgang hat, sind es nur einige Stunden. Der Kapitän hat heute morgen gegen 9 Uhr nochmals nach Blagoweschtschensk depeschiert. Wenn wir unsere vorgestrigen und gestrigen Erfahrungen zusammennehmen, dann kommen wir vor morgen früh hier nicht fort. Bald kennen wir den Ort auswendig, in sämtlichen Kaufläden sind wir schon gewesen und haben an Sakuska zusammengekauft, was wir bekommen konnten. Wir hören, daß stromaufwärts drei große

Dampfer festliegen sollen. Auf Deck wandern wir mit der Sonne um das Kartenhaus herum und warten sehnsüchtig auf die Depesche. Es wird Mittag, Nachmittag, Abend, Mitternacht. Wir liegen immer noch fest. Eine Depesche ist bisher noch nicht da.

* * *

25. Juli.

Aus Abend und Morgen wurde ein neuer Tag, dieser Tag hatte wieder einen Morgen und wieder einen Abend, und wir liegen immer noch fest. Die Dorfjugend von Jekaterino-



„Sergie Duchoffskoi" contra „Sergie Witte" (S. 224).

Nikolsk hat schon gar kein Interesse mehr für uns. Wir sind heute wieder mit der Sonne um das Kartenhaus herumgewandert. So etwas wie eine Dorfkneipe hat die Stanitze trotz ihrer 1200 Einwohner nicht, sonst wären wir dort sicher eingekehrt. So wird es wieder dunkel, aber der Agent in Blagoweschtschensk läßt nichts von sich hören. Herrliche Zustände in der Tat auf dieser staatlich subventionierten Amur-Postdampferlinie! Dabei haben wir doch nun faktisch die ganze Zeit, in der wir auf diesem Kasten sind, kein anderes Fleischgericht bekommen, als — Fisch! Die Aussicht, daß diese Zustände noch tagelang andauern werden, macht mich nervös. Meine russischen Mitreisenden werden scheinbar nicht nervös. Sie vertreiben sich die Zeit auf ihre Weise, schon haben sich unter den Passagieren lebhafte Sympathien und Antipathien

herausgebildet, man spielt Karte und — wartet. Man wartet eben! Für mich ist diese Warterei, deren Ende man nicht absehen kann, eine größere Pein, glaube ich, als — wenn ich mir einen Ring durch die Nase ziehen ließe!

* * *

26. Juli.

Wir fahren wieder — zwar nur fünf Kilometer weit, aber wir fahren doch wenigstens. Der Agent hat von Blagoweschtschensk aus geantwortet, daß der verlangte Dampfer abgegangen ist. Die Stimmung an Bord ist daher wesentlich frischer. Mit dem Hoffnungsschimmer im Herzen, daß die Pein nun doch höchstens noch drei Tage dauern kann, betrachten wir das Ganze nun schon mehr als eine Landpartie. Wir gehen nach fünf Kilometer Fahrt auch tatsächlich wieder vor Anker, an der Ausmündung eines kleinen Gebirgsbaches, der ein klares kühles Wasser hat. Wir vertun uns in das benachbarte Buschwerk, schneiden eine Menge Laub ab, womit wir uns auf Deck schattige Plätzchen bauen. Mitia der Mann baut Mitia dem Bären eine richtige Hütte aus Laub. Wir essen — nichts als Fisch, trinken — nichts als Thee, gehen spazieren, nehmen Fluß-, Schatten- und Sonnenbäder — die Herren 100 Meter flußabwärts, die Damen 100 Meter flußaufwärts. Dann legen wir uns, in unser Schicksal ergeben, zum Schlafen nieder.

* * *

27. Juli.

Das Programm sieht die Wiederholung des gestrigen vor, auch wieder dieselbe Fischsuppe zum Mittagessen! Der Kapitän ist gestern vormittag mit einigen Matrosen in einem Boot über die verhängnisvolle Barre gefahren und hat festgestellt, daß die Wassertiefe über fünf Fuß beträgt, sodaß er also mit seinem Dampfer glatt darüberhin fahren könnte. Er kommt begeistert von dieser Entdeckung zurück und erklärt sich imstande, dann mit seinem Dampfer bis nach Blagoweschtschensk zu kommen. Aber der Agent in Jekaterino-Nikolsk verbietet ihm das, weil das etwas so unerhört Neues wäre, daß es für ihn zweifellos ist, der Kapitän hat sich geirrt. Wenn das nicht Schematismus ist, was ist es dann?

Heute morgen ist ein zweiter Passagierdampfer angekommen, er bringt in der Hauptsache Arbeiter und Bauern. Auch er darf nicht über die Barre hinweg und legt in unserer unmittelbaren Nachbarschaft an. Nun beginnt am Ufer erst rechtes Leben. Aus großen Steinen, die herumliegen, werden Herde gebaut, und bald schmort es im Kartoffelkessel. Im übrigen wird auch dort drüben sämtlichen Vergnügungen gehuldigt, die wir uns leisten können. Aber während an unserem Badestrand Männlein und Weiblein getrennt baden, sind die Leute dort drüben ungenierter und etablieren ein Familienbad.

* * *

Wir ergehen uns gerade am Lande, da werden wir durch die Dampfpfeife zu unserm Schiff gerufen. Natürlich richten sich unsere Augen stromaufwärts. Wir sehen ein Rauchwölkchen und erkennen bald deutlich die Umrisse eines Dampfers. Die Erlösung naht, aber langsam. Der Dampfer bleibt jenseits der Barre etwa neun Kilometer von uns entfernt liegen.

Unser Kapitän ist mit einer Anzahl Matrosen bereits hinübergefahren. Der neu angekommene Dampfer führt einen Schleppkahn mit sich. Auf diesen werden die Passagiere und die Fracht verladen, und dann muß der Kahn mit dem strömenden Wasser über die Untiefe hinwegtreiben. Nach einigen Stunden sehen wir denn auch durch das Fernglas, das kaum von unsern Augen kommt, wie sich der Schleppkahn langsam von dem großen Schiffsrumpf ablöst. Er braucht volle drei Stunden, bis er bei uns anlangt. Das würde also einer Geschwindigkeit des Wassers von drei Kilometern in der Stunde entsprechen. Der Kahn legt neben dem Dampfer längsseit an, und nun beginnt das Austauschen von Passagieren und Ladung, das ohne alles System unter Stoßen und Drängen vor sich geht und manchen blauen Flecken absetzt. Unter den Passagieren des „Sibir“, der uns nunmehr aufnehmen wird, befinden sich vier Ame-

Kosakendorf am Amur (S. 226).

rikaner, die eine Reise um die Welt machen, alles photographieren, was ihnen in den Weg läuft, und noch über ziemlich erhebliche Vorräte an allerhand guten Büchsenkonserven verfügen, die sie nicht mehr so notwendig brauchen, da sie am Ende ihrer Schreckensfahrt sind. Gegen Geld und gute Worte überlassen sie mir einen Teil davon, und ich habe nun ausreichend Sakuska für mich und Nikolai Michailowitsch bis Blagoweschtschensk. Um 9 Uhr abends sind sämtliche Passagiere des „Sergie Duchoffskoi" an Bord des Schleppkahnes. Wir fahren los. Aber das hat seine Schwierigkeiten. Uns zuliebe läuft nämlich der Amur nicht plötzlich einmal drei Stunden stromaufwärts, sodaß wir uns treiben lassen könnten. Infolgedessen muß der Kahn vom Ufer aus geschleppt werden. Wie einst Jermak in seiner Jugendzeit an den Ufern der Kama, so schleppen nun die Matrosen sowie die männlichen Deckpassagiere vom Ufer aus unsern schweren Kahn. Es geht sehr langsam vorwärts, angeblich werden wir nicht vor Tagesanbruch am „Sibir" sein. Auf Deck des Kahnes herrscht immer noch ein buntes Gewimmel und Wirrwar. Kajütspassagiere und Deckpassagiere sind sich jetzt gleich, wie in der Kirche. Jeder sucht so gut unterzukommen, wie er kann. Das eiserne Deck ist mehrere Zoll hoch mit Sand bestreut. Dieser bildet die Nacht über für die meisten das Bett. Man wickelt sich in Decken ein und legt sich irgend ein Bündel unter den Kopf. So schläft man, Herr und Diener, Dame und Bauerfrau. Nur die Schwester vom Roten Kreuz macht eine Ausnahme. Kurz ehe wir auf die Barke hinübersteigen, fühlt sie sich nicht recht wohl. Ich trete ihr daher für diese Nacht meinen Stuhl ab. Wie sie daraufliegt, ist ihr gleich wieder besser.

* * *

28. Juli.

Als der sonntägliche Morgen ins Land zieht, erwache ich. Es ist sehr kühl geworden, das eiserne Deck und die Erdschicht haben mich tüchtig ausgekältet. Der Bursche von Nikolai Michailowitsch wird auch gerade munter, sein Herr schläft noch, wie die meisten andern Leidensgefährten. Übrigens haben wir ja eine Feldküche mit! Wir werden also Thee kochen. Der Gardist spaltet Holz, das sich irgendwo findet, und wir kochen auf einem Herd, der am Bugspriet steht, Theewasser. Dann werden die neu eingekauften Vorräte, von denen Nikolai Michailowitsch noch nichts weiß, ausgepackt, besonders habe ich es auf eine Dose Braunschweiger Leberwurst abgesehen. Als der Thee fertig ist, wird Nikolai Michailowitsch geweckt. Was der für Augen macht, als er unsere Vorbereitungen sieht! Ein unerwartetes Festmahl zu früher Stunde! Gestern abend hatte natürlich in der Aufregung niemand etwas zu essen bekommen. Wie uns das jetzt schmeckt! Der Bursche bekommt auch einen großen Kognak.

Wir sind über Nacht unserm neuen Dampfer bereits erheblich nähergekommen. Immerhin haben wir erst höchstens dreiviertel des Weges zurückgelegt. Etwa einviertel Kilometer vor uns sehen wir am Ufer eine lange Kette von Menschen, unsere Schleppmannschaft! Es wird 10 Uhr vormittags, bis wir neben dem „Sibir" liegen. Dreizehn Stunden haben wir also gebraucht für einen Weg von neun Kilometern. Demzufolge sind wir den Kilometer in etwas weniger als anderthalb Stunden gefahren, oder ganz genau: Wir haben in der Minute 11½ Meter zurückgelegt. Heute vor acht Tagen sind wir von Chabaroffsk abgefahren. Wir



Auf dem Schleppkahn über die Barre (S. 230).

haben seitdem 366 Werst hinter uns. Infolgedessen sind wir von Chabaroffsk bis zu dem Punkte, an dem wir den „Sibir“ erreicht haben, mit einer Geschwindigkeit von 2¼ Kilometer in der Stunde gefahren. Das sind Geschwindigkeiten, die auf dem Gebiete des Reisens mit modernen Verkehrsmitteln zweifellos als Langsamkeitsrekorde gelten können.

* * *

Der „Sibir“ verdient wenigstens äußerlich den Namen eines Passagierdampfers. Er besitzt ein ordentliches Sonnendeck, Abteilungen für verschiedene Klassen, einen großen Salon, freilich nur einen einzigen Waschraum und eine einzige Toilette für die sämtlichen Kajütspassagiere. Daß sich beide bald in einem geradezu unerträglichen Zustande befinden, liegt weniger am Dampfer, als an den Passagieren.

Mein Billet lautet auf Kabine Nummer 5. Als ich in dem angenehmen Gefühl, nun endlich in einer Kabine schlafen zu können, die betreffende Nummer aufsuche, finde ich sie schon wieder besetzt. Das ewige Rücksichtnehmen habe ich aber nun satt. Ich hole infolgedessen den Kapitän. Inzwischen haben sich aber in der Kabine, die nur zwei Plätze enthält, bereits vier eifrig diskutierende Parteien eingefunden, deren Billets sämtlich die Nummer 5 tragen. Ich bin glücklich der Fünfte mit Nummer 5. Indessen schreie und schelte ich auf Deutsch tüchtig dazwischen und mache dem Kapitän die bittersten Vorwürfe. Aber ich habe als Gegner — Damen, die allein aus der Tatsache, daß sie Damen sind, das Recht konstruieren, sämtliche Bequemlichkeiten auf Kosten der männlichen Mitreisenden für sich allein beanspruchen zu können. Es giebt überhaupt kein rücksichtsloseres Geschöpf auf Erden, als wie die reisende Russin. Man muß sich ihr gegenüber seiner Haut wehren, wenn man nicht geschunden werden will, aber schließlich wird einem das auch gar nicht übelgenommen. In den letzten Tagen fing das Theater mit meinem langen Stuhl schon wieder an, genau wie auf der „Daphne“. Anfangs blieb ich höflich. Damit kam ich aber auf die Dauer nicht durch, weil man die Höflichkeit als Gutmütigkeit auslegte. Wenn ich nun Neigung verspürte, mich auf meinen Stuhl zu legen, und es lag bereits jemand darin, dann ersuchte ich ihn, gleichviel, ob Männlein oder Weiblein, aufzustehen, weil ich den Stuhl jetzt selbst brauchte, und nur den letzteren erlaubte ich zuweilen, sich mit darauf zu setzen, auf eine Ecke zu meinen Füßen. Das taten sie denn auch recht gern.

In der Kabinenfrage arrangiert der Kapitän schließlich die Angelegenheit, indem er Passagiere der dritten Klasse, die sich bereits im Salon zweiter Klasse häuslich niedergelassen haben, daraus vertreibt und uns überzählige Männer dort gemeinschaftlich unterbringt. Dagegen läßt sich an sich nichts einwenden. Nur eins ist mir unsympathisch. Es stellt sich nämlich heraus, daß mein Sofaplatz gerade zwischen dem des Popen und dem des Schulinspektors liegt. Das paßt mir denn doch nicht. Ich kann fast sagen „zum Glück“ ist noch jemand übriggeblieben, der keinen Platz mehr bekommen hat, nämlich der Oberst. Es macht sich daher sehr gut, daß ich ihm meinen Platz in der Kajüte zur Verfügung stellen kann. Nun hat **er** das Vergnügen, und ich schlafe wieder auf meinem langen Stuhl draußen unter dem Sonnendeck. Mein Stuhl ist mir auf dieser langen Reise zu einem meiner wenigen wahren Freunde geworden.

Gegen 1/2 11 Uhr befinden wir uns bereits in voller Fahrt. Der „Sibir" ist ein Hinterraddampfer, ein Modell, wie es für den oberen Lauf des Amur typisch ist. Wir fahren jetzt zwischen dem Kleinen Chingan hindurch, dessen Hügel das Flußbett einzwängen. Links China, rechts Rußland. Aber keine chinesische Djunke sieht man, nur russische Flaggen, auch an den Ufern hüben wie drüben. Kein Zweifel, Rußland hier wie dort! Spät abends ankern wir bei dem malerisch gelegenen Radde, genannt nach dem berühmten Sibirienforscher gleichen Namens.

* * *

29. Juli.

Der Fluß, der bisher eine recht erhebliche Breite aufwies, wird durch die von beiden Seiten dicht herantretenden Berge des Kleinen Chingangebirges beträchtlich eingeengt, teilweise bis auf einen Kilometer. Seine Strömung ist wesentlich stärker, und der Dampfer fährt ziemlich dicht am Ufer, wo das Wasser langsamer fließt. Die Aufenthalte beim Holzeinnehmen werden nach Möglichkeit eingeschränkt, es wird nur soviel Holz geladen, wie eben notwendig ist. Das Holz ist in den letzten Jahren mit der zunehmenden Entwaldung der Ufer im Preise sehr gestiegen, es kostet durchschnittlich das Klafter sechs Rubel. Der Strom verläuft jetzt in zahlreichen engen Windungen, das Landschaftsbild erhält dadurch einen eigenartigen Reiz, den man bisher vermißte, zumal der Wasserstand so niedrig war, daß man meistens nicht einmal über die flachen Uferränder hinwegsehen konnte. Unser Dampfer fährt ziemlich schnell. Wir haben heute 140 Kilometer zurückgelegt und ankern bei dem Dorf Innokentieffskaja.

* * *

30. Juli.

Der Kleine Chingan liegt nun auch hinter uns. Gegen Mittag erreichen wir die Niederlassung Pojarkowo. Es ist das ein ziemlich großes Dorf, genannt zu Ehren des ersten Pioniers im Amurtal, Pojarkoff. Eine schmucke Kirche in Weiß und Blau gehalten überragt die Niederlassung. Wir sind nur noch 160 Werst von Blagoweschtschensk entfernt, man kann die Stadt von hier aus bereits mit dem Wagen, einer „Tarantaß", erreichen. Das Wetter ist herrlich, an Bord „alles wohl". Nikolai Michailowitsch spielt mit Gelena Gregoroffna ein russisches Kartenspiel „Wind" genannt, und ich spiele mit der kleinen Frau des Kosakenoffiziers Sechsundsechzig. Wir spielen um Bonbons. Wir haben uns je eine große Düte mit „Karamelli" gekauft, und jedes verlorene Spiel kostet einen Bonbon. Wenn ich verliere, bezahle ich ehrlich, wenn sie verliert, will sie nicht bezahlen. Wenn man droht, Mitia den Mann zu Hilfe zu rufen, bezahlt sie gleich. Mogeln gilt. Aber wer dabei ertappt wird, bezahlt zwei „Karamelli".



Die Ruinen Aiguns, vom Amur aus gesehen.

2. Eine Ruinenstadt am Amur.

31. Juli.

Gegen 9 Uhr vormittags kommen wir in die Nähe von Aigun, einst das nördlichste chinesische Bollwerk, das gegen das Vordringen des Russentums aufgerichtet wurde, zuletzt berühmt geworden durch die Konvention von Aigun, in der das linke Amurufer an Rußland abgetreten wurde. Noch vor einem Jahre war es eine blühende Stadt, die auf 15000 Einwohner geschätzt wurde. Eine starke chinesische Garnison lag darin. Heute ist die Stadt ein Trümmerhaufen. Gerade jetzt um die Wende des Juli fanden die Kämpfe statt, in denen Aigun vernichtet, und damit die Macht Chinas auch auf dem rechten Amurufer definitiv gebrochen wurde. Zwei Kilometer von dem zerstörten Aigun entfernt erhebt sich heute auf dem rechten Amurufer ein stattlicher Steinbau, eine russische Kaserne. Denjenigen Leuten, die heute immer noch behaupten, daß die Mandschurei noch eine chinesische Provinz sei, und daß Rußland mit der Absicht umgehe, einmal wieder seine Herrschaft über die Provinz an China zurückzugeben, möge diese Tatsache als Beweis des Gegenteils dienen. Die Wirren in Petschili hatten das Interesse der Welt so sehr absorbiert, daß ihr darüber die wichtigen Kämpfe in der Nordmandschurei vollständig entgangen sind. Bis zum vergangenen Jahre war Rußland noch nicht faktischer Herr des rechten Amurufers. Erst die chinesischen Wirren gaben ihm willkommenen Anlaß, das Werk Muravioffs zu vollenden, nämlich auch das rechte Amurufer völlig in Besitz zu nehmen und somit China vollständig von dem „Schwarzen Drachenfluß" abzuschneiden. Auch das ist der Welt da draußen entgangen, daß es noch sehr erhebliche Kämpfe gekostet hat, um die Chinesen von den Ufern des Amur zu vertreiben. Die Friedhöfe in der Nähe von Aigun und Blagoweschtschensk sind ein beredtes Zeugnis dieser Kämpfe. Aber die Arbeit ist gründlich gelungen. In Aigun liegt kein Dachbalken mehr, ja man kann fast wörtlich sagen: „kein Stein steht mehr auf dem andern". In der Konvention von Aigun ist beiden Nationen, den Chinesen wie den Russen, die Schiffahrt auf dem Amur gewährleistet. Ich habe während meiner Amurreise keine einzige chinesische Dschunke gesehen! Rußland hat diese Kämpfe totgeschwiegen, oder ließ aus seinen Berichten doch nicht deren Tragweite erkennen. Sollte ich da nicht überrascht sein, anstatt einer chinesischen Stadt nur noch ein großes Trümmerfeld und eine Brandstätte zu finden? Ein einziges Jahr hatte genügt, um den Ort, auf dem bis dahin eine blühende Stadt gestanden, mit mannshohem Gras und Unkraut überwuchern zu lassen, sodaß man vom Wasser aus nicht einmal hätte erkennen können, daß hier einst Aigun lag, wenn man nicht darauf auf-

merksam gemacht worden wäre, und ein steinerner Turm und die herausragenden steinernen Wände eines Yamens mit ihren brandgeschwärzten Balkenresten das Auge gefesselt hätten.

Das muß man Rußland zugeben, es macht reine Arbeit. In zwei Jahren erbaut es an der Bucht von Talienwan auf Regierungskosten eine ganze Stadt, ein Jahr russischer Kultur genügt aber auch, um von den Ufern des Amur das letzte Restchen chinesischer Kultur zu entfernen und die Trümmer einer soeben noch blühenden Stadt mit Unkraut und Gras überwuchern zu lassen. In demselben Jahre im äußersten Norden — Aigun, der letzte und nördlichste Vorposten chinesischer Macht dem Erdboden gleich gemacht, im äußersten Süden — Dalny, das neue russische San Francisko. Faktisch in Besitz genommen ist das dazwischen liegende Land erst in diesem letzten Jahre. Bis dahin war der Russe in der Mandschurei nur bevorrechtigter Konzessionär, heute ist er der Herr und geriert sich als solcher — ut exemplum docet.

* * *

Da es mich interessiert, die Ruinen von Aigun aus der Nähe zu betrachten, so bitte ich den Kapitän anzulegen. Er erweist mir die Gefälligkeit, und ich gehe mit dem Stabsarzt zusammen an Land. Das Bild, das ich zu sehen bekomme, ist das der ärgsten Verwüstung. Genau dieselbe Exaktheit in der Zerstörung wie seinerzeit auf der Strecke Taku-Tientsin, wo die Kosaken ebenfalls so gründlich mit den chinesischen Fansen verfahren sind, daß kein Stein auf dem anderen blieb. Wir bahnen uns durch das in die Höhe wuchernde Unkraut eines ehemaligen Gemüsegartens einen Weg. Die rapide Vegetation hat genügt, um sogar die früheren Straßen mit Gras und Disteln überwuchern zu lassen. Hier und da ragt ein Fundament und ein rotgebrannter Mauerrest in die Höhe, Scherbenhaufen und verkohltes Gebälk liegen an den Straßenzügen. Die Hauptstraße führte dem Amur parallel. Wir durchwandern die Ruinen. Kletten und Grassamen setzen sich an unseren Kleidern fest. Zum Andenken nehmen wir einige Granatsplitter mit und einige Scherbenreste. Es ist ein jammervolles Bild der Zerstörung, das sich uns einprägt.

Von Aigun aus führt eine Fahrstraße nach Süden, die bald das Tal des Nonni, des längsten Nebenflusses des Sungari, erreicht. Hier trifft sie bereits dichter besiedelte Gebiete, in deren Centrum die Stadt Mergen liegt. Sodann folgt die Straße dem Laufe des Nonni über Tsitsikar nach der südlichen Mandschurei. Es ist kein Zufall, daß der Vorstoß der chinesisch-mandschurischen Kultur gerade in dieser Richtung nach Norden erfolgte. Denn es schiebt sich dem Flußtal des Nonni nach Norden folgend und sich in dem Tal der Zeja weiterhin fortsetzend gewissermaßen eine Halbinsel guten kulturfähigen Bodens in das umgebende Steppenmeer hinein. Erreichte doch auch die russische Kolonisation von Norden her, von Jakutsk aus, das Amurtal zuerst im Bereiche dieser Kulturzone.

Wir haben kaum 20 Minuten am Lande verweilt, da ertönt die Schiffspfeife und mahnt zur Rückkehr. Wir eilen denn auch zurück ans Ufer. Mittlerweile hat die Pfeife nochmals eingehender gedrängt, und als wir unten anlangen, sehen wir gerade, wie der Kahn, der uns hinübergebracht hat, vom Dampfer wieder ablegt, um uns zu holen. Als er näher kommt, er-

blicken wir darin uns unbekannte russische Offiziere. Sie kommen näher, landen. Wir begrüßen sie kurz mit dem üblichen Handschlag und wollen unser Gefährt besteigen, um uns übersetzen zu lassen. Die Offiziere scheinen noch eine Unterhaltung anknüpfen zu wollen. Besonders redet ein Hauptmann auf mich ein. Ich verstehe ihn nicht. Der Stabsarzt übersetzt mir in seinem mangelhaften Deutsch, und ich entnehme daraus soviel, daß der Hauptmann sich für meinen photographischen Apparat besonders interessiert. Ich zeige ihm den Apparat, drehe ihn auf die eine Seite und drehe ihn auf die andere Seite. Er nimmt ihn an sich, und ich bemerke zu meinem Schrecken, daß er sehr unvorsichtig damit umgeht und mir Licht an die Films kommen lassen wird. Ich nehme ihm daher den Apparat mit sanfter Gewalt wieder fort. Mittlerweile übersetzt mir aber der Stabsarzt, daß der Offizier meine photographischen Platten zu besitzen wünscht, und während ich mich für außerordentlich höflich halte, indem ich mich mit dem fremden Offizier so eingehend einlasse, wird mir erst klar, daß dieser nichts anderes will, als mir meine Aufnahmen, die ich in Aigun gemacht habe, konfiszieren. Das ist denn doch etwas stark, daß man auf einem Gebiete, das zunächst noch durch keinerlei staatsrechtliche Akte an Rußland abgetreten ist, nicht soll photographieren dürfen. Aber hier hilft keine Entrüstung, sondern nur List und Schläue. Denn wer die Macht hat, hat das Recht. Zunächst versuche ich daher die Berufung auf völkerrechtliche Tatsachen, indem ich erkläre, erstens ich sei Deutscher, zweitens befänden wir uns auf chinesischem Grund und Boden, und drittens hätte Rußland kein Recht, die Freiheiten von Angehörigen eines fremden Staates auf fremdem Grund und Boden zu beeinträchtigen. Aber der Hauptmann erklärt mir nur kurz und bündig: „Nitschiwo!" Was das heißt, weiß ich ganz genau, und ich denke denn meinesteils ebenfalls „Nitschiwo". Da mir also dieser Versuch vorbeigelungen ist, so kommt es nur noch auf die allen Nationen mehr oder weniger gemeinsame Pfiffigkeit an, um wenigstens zu verhindern, daß der Offizier jetzt einfach meine Filmrolle aus dem Apparat nimmt, sie den Sonnenstrahlen preisgiebt und somit meine schönen Bilder von der Amurfahrt mit samt denen von Aigun verdirbt. Ich werde also wieder sehr höflich und lasse ihm sagen, ich gäbe ihm die Versicherung, daß ich in Aigun nicht mehr als drei Aufnahmen gemacht hätte. Er möchte doch so freundlich sein, mir die übrigen Films nicht zu verderben, sondern meinetwegen die Rolle mitnehmen und im Dunkeln die drei Aigunbilder abschneiden. Er ist denn schließlich auch kein Unmensch, behauptet, er photographiere auch, verstünde sich also auf die Sache, und wird mir nur die drei Aigunbilder abschneiden. Ich wickle also meine Filmrolle zusammen, nehme sie aus dem Apparat heraus und überreiche sie ihm feierlichst mit einer Verbeugung. Er verspricht mir, die Filmrolle bereits morgen bei Kunst & Albers in Blagoweschtschensk abgeben zu lassen. Alsdann verabschieden wir uns gegenseitig und schütteln uns die Hand, wie wenn nichts geschehen wäre. An Bord zurückgekehrt, werde ich mit Hallo empfangen und von meinen russischen Mitreisenden gehörig geneckt. Um gleich vorzugreifen, will ich hier schon anfügen, daß auch in diesem Falle sich das alte Sprichwort bewährte, „wer zuletzt lacht, lacht am besten" — und letzteres tat ich. Als mir am nächsten Tage die Filmrolle zurückgegeben wird, eile ich sofort zu einem japanischen Photographen, um zu entwickeln und zu sehen, was nun eigentlich aus meinen Bildern geworden ist. Ich bin nicht wenig überrascht, als sich beim Entwickeln herausstellt, daß sämtliche Bilder noch

auf dem Film sind — auch meine Bilder von Aigun! Es war dem braven Hauptmann zuviel Arbeit, die ganze Rolle zu entwickeln und dann die richtigen Negative abzuschneiden. So hatte er eben nur die drei letzten Films heruntergeschnitten, und diese waren überhaupt nicht belichtet.

So belanglos an sich dieser Vorfall auch sein mag, so beweist er doch, daß Rußland sich als Herr des rechten Amurufers betrachtet, und das Verbot, die Trümmerstätte von Aigun zu photographieren, deutet darauf hin, daß es Rußland keineswegs angenehm ist, wenn die Welt etwas genauer in die Details seines Vorgehens in der Mandschurei eingeweiht wird. Während



In den Trümmern von Aigun (S. 235).

der Weiterfahrt finden wir etwa einen Kilometer flußaufwärts auf dem rechten Ufer des Amur große Steinbauten. Es sind russische Kasernen. Das ziemlich dicht besiedelte chinesische Amurufer zwischen Aigun und Blagoweschtschensk bietet denselben Anblick wie die Stadt Aigun. Nur noch Trümmerstätten und Ruinen, sowie von Unkraut überwucherte Gärten und Felder zeugen davon, daß hier einst fleißige Landleute wohnten, die Blagoweschtschensk mit Gartenfrüchten und Gemüse versahen. Seit einem Jahre soll das Gemüse in Blagoweschtschensk unerschwinglich teuer geworden sein. Der arme Kapitän, der auf meine Veranlassung bei Aigun gehalten hat

und mir dadurch einen tieferen Blick in die Geheimnisse russischer Kolonialpolitik ermöglichte, bekam übrigens späterhin einen ganz gehörigen Rüffel.

Gegen 2 Uhr nachmittags kommen wir in das Mündungsgebiet der Zeja, und von den flachen Ufern her leuchten uns aus der Ferne bereits die Kuppeln und vergoldeten Kreuze der Kirchen von Blagoweschtschensk entgegen. Dort, wo Zeja und Amur zusammenfließen, liegt die Stadt, deren Name deutsch bedeutet „die Verheißung". Ursprünglich wurde Blagoweschtschensk als Kosakenposten gegründet unter dem Namen Ustzeisk. Als aber Muravioff den Vertrag von Aigun abgeschlossen hatte, meldete er diese „frohe Verheißung" von Ustzeisk aus dem Zaren, und seit jener Zeit datiert der jetzige Name. Die Stadt hat auch sonst ihre Verheißungen gehalten, insofern als sie der Mittelpunkt einer blühenden Goldindustrie geworden ist, die sich an den Ufern der Zeja und am Oberlauf der Bureja entwickelt hat und durchschnittlich bessere Resultate liefert, als die Goldproduktion am Unterlauf des Amur.

Blagoweschtschensk besitzt zwei Hotels, auf die wir uns verteilen. Ich beziehe das Rossijahotel, wo ich drei Rubel für die „Nummer" zu bezahlen habe, und außerdem, wie in Wladiwostok, je zehn Kopeken für Handtuch, Kopfkissen, Bettlaken, Seife u. s. w. Der fingerhohe Staub, mit dem sämtliche Gegenstände im Zimmer bedeckt sind, kostet nichts. Dafür aber kostet das Staubwischen ein Trinkgeld von 20 Kopeken. Wie ich höre, war es wenig schlau von mir, mich gerade für dieses Hotel zu entscheiden. Das andere, das von einer französischen Emigrantenfamilie begründet wurde und „Mon génie" heißt, gilt als das bessere. Jedenfalls ist das „Kótlet à la maréchal", zu dem mich Nikolai Michailowitsch heute abend eingeladen hat, exquisit. Ich gebe heute auch noch meinen Empfehlungsbrief bei Kunst & Albers ab, die hier zweifellos die erste Firma am Platze sind und das schönste Gebäude in ganz Blagoweschtschensk besitzen. Der Chef, Herr Kloß, ein Deutsch-Russe, empfängt mich mit gewohnter Liebenswürdigkeit. Morgen vormittag wird er mich in meinem Hotel abholen, und dann machen wir eine Fahrt durch die Stadt.

3. Blagoweschtschensk.

1. August.

Blagoweschtschensk ist ziemlich weitläufig auf dem flachen, durch Amur und Zeja begrenzten Uferstück angelegt. Steinhäuser sind selten, auch Straßen und Trottoirs zeigen den Urzustand sibirischer Städte. Die Stadt hat etwas weniger als 40000 Einwohner, die sich größtenteils vom Handel, von der Schiffahrt und der Goldindustrie ernähren. Es ist die einzige Stadt in der Priamurskaja, die Residenz des Gouverneurs. Sein Palais liegt in einem langgestreckten Park, der sich am Ufer des Amur hinzieht. Auf den Straßen sieht man viele Radfahrer.

Herr Kloß holt mich gegen 11 Uhr mit seinem Gespann ab. Wir fahren zunächst zur Landungsstelle. Der Agent der Postdampferlinie kann noch keine bestimmte Auskunft über die Weiterfahrt in der Richtung nach Stretensk geben. Zunächst liegen die Postdampfer zum großen Teil auf dem Oberlauf des Amur fest, der Agent hofft aber, daß ein Dampfer, dem es gelungen ist, über die Untiefen zu kommen, morgen eintreffen und auch gleich wieder nach Westen weiter-

fahren wird. Die Aussichten für Weiterkommen sind trotzdem ziemlich kläglich. Herr Kloß meint, wenn wir morgen wieder nachfragen, dann wird der Agent hoffen, daß der Dampfer übermorgen kommt. Zur Sicherheit lasse ich mir jedenfalls einen Platz vormerken.

Wir fahren eine Strecke durch die Stadt und dann zu den Hügeln, die sich im Westen erheben. Dort oben auf einer der Anhöhen liegt der Militärfriedhof, und heute ist der Jahrestag des Entsatzes von Blagoweschtschensk. Vor einem Jahre gingen die russischen Truppen über den Amur, vertrieben die chinesische Grenzarmee aus ihren Stellungen bei dem mandschurischen Dorfe Sachalin, das Blagoweschtschensk gerade gegenüber liegt, und nahmen alsdann sämtliche chinesischen Ansiedelungen auf dem rechten Amurufer bis hinunter nach Aigun, das einige Tage später ebenfalls von seinem Schicksal ereilt wurde. Die Jahresfeier wird heute und morgen mit allem Pomp begangen.

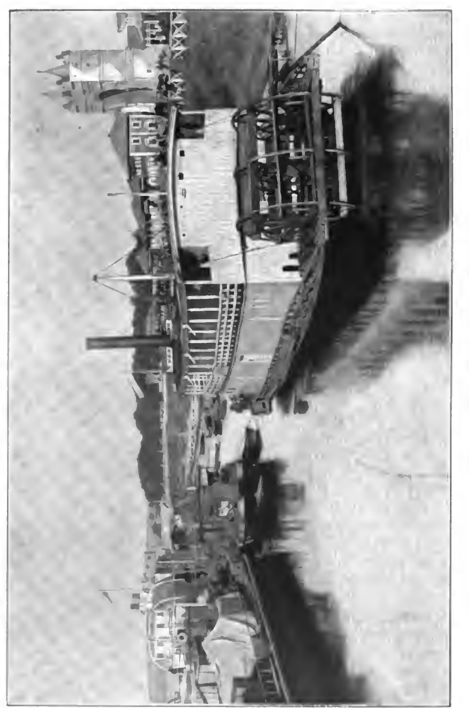


Auch ein Passagierdampfer (S. 238).

Wir hoffen, daß wir zu einem Teil der Feier noch rechtzeitig kommen werden. Unsere Troika führt uns im Galopp den Hügel hinauf. Wir kommen an einem Ort vorbei, der mit nahezu fünf Meter hohen Palissaden eingezäunt ist und ein Gefängnis vorstellt. Dort kommt uns bereits das seinerzeit aktive 21. Schützenregiment entgegen. Die Feier auf dem Friedhof ist also vorbei. Doch fahren wir weiter. Als wir bei dem Friedhof angelangt sind, steigen wir vom Wagen. Es begegnet uns der Gouverneur, der Kosakengeneral Gripsky, mit seiner Offiziersuite. Herr Kloß begrüßt ihn, ich werde vorgestellt. Der General redet mich in fast dialektfreiem Deutsch an, und wir unterhalten uns eine Weile mit ihm und dem Polizeimeister, der in den sibirischen Städten eine ziemlich bedeutende Stellung einnimmt. Dann verabschiedet sich der General mit seiner Suite, und wir besuchen die kleine hölzerne Kapelle auf

dem Friedhof, besichtigen das heute enthüllte Denkmal, sowie die mit frischen Blumen geschmückten Gräber der Gefallenen. Der Blick, der sich uns von hier oben eröffnet, ist malerisch. Die breiten, in der Sonne glitzernden Silberbänder des Amur und der Zeja durchziehen eine leicht gewellte und mit dichtem Grün besetzte Ebene. Man könnte sich irgendwo in Europa befinden, aber das Bewußtsein, daß hinter den Hügeln keine Dörfer liegen, und daß drüben die dichten Wälder nur selten einmal von den Schritten eines Trappers oder eines nomadisierenden Buriaten widerhallen, läßt trotz der blühenden Stadt zu unseren Füßen ein Gefühl der Vereinsamung über uns Herr werden, das den reinen Genuß beeinträchtigt. In der Tat ist wohl keine Stadt von der Größe Blagoweschtschensk's so auf die notdürftigste Verbindung mit der Außenwelt beschränkt, wie dieses. 1000 Kilometer flußaufwärts und flußabwärts erst erreicht man wieder die nächste Stadt, die letzte Station, die durch die Eisenbahnlinie an das große Weltverkehrsnetz angeschlossen ist. Mit welchen Schwierigkeiten die Verbindung zwischen diesen beiden Kulturpolen zu kämpfen hat, kann man sich leicht vergegenwärtigen angesichts der Schwierigkeiten, mit denen unsere Fahrt nach Blagoweschtschensk und unser Weiterkommen von dort verbunden ist. Diese isolierte Lage von Blagoweschtschensk schafft selbstverständlich ganz eigenartige wirtschaftliche Verhältnisse. Es ist klar, daß alles das, was oben bereits über die wirtschaftlichen Bedingungen des Amurgebietes als solches gesagt worden ist, geradezu typisch zu Tage tritt in der Gegend von Blagoweschtschensk. Vor allen Dingen gilt das für die Montanindustrie. In der Nähe hat man ziemlich reiche Kohlenflöze gefunden. Natürlich zeitigt die Abholzung rund um eine so große Stadt in viel stärkerem Maße noch ihre unerfreulichen Resultate, als in der Nähe der kleinen Kosakenniederlassungen. Dazu kommt, daß die Goldindustrie an der Zeja und Bureja weit fortgeschrittener ist, als am unteren Amur. Es geht das schon daraus hervor, daß sich in Blagoweschtschensk Fabriken etabliert haben, die Gerätschaften und auch Maschinen für den Goldbergbau fabrizieren. Auch kommt bereits nicht mehr ausschließlich die primitive Art des Goldwaschens zur Anwendung, sondern hier und da hat man bereits mit dem Amalgamierungsprozeß gute Erfahrungen gemacht. Wenngleich die Goldindustrie bei Blagoweschtschensk vorläufig noch außerordentlich daran krankt, daß das Vorgehen Rußlands gegen die am Amur wohnenden Chinesen diese bei dem allgemeinen Arbeitermangel außerordentlich wertvollen Arbeitskräfte fast ganz aus dem Goldbetrieb verjagt hat, so läßt sich doch annehmen, daß die dadurch hervorgerufene Baisse nur vorübergehend ist, und daß ihr unter friedlichen Verhältnissen sehr bald wieder ein Aufschwung folgen wird. Sollte die Goldindustrie im Laufe der Jahrzehnte der Unbilden des Klimas nach und nach Herr werden und zu der Einführung von Maschinen mit Dampfbetrieb übergehen, so wird vermutlich gerade an dieser Stelle des Amurgebietes am ersten das Bedürfnis sich regen, die vorhandenen Kohlenschätze zu heben. Jedoch dürfte die Entwickelung auch hier einen langsamen Gang gehen.

Die isolierte Lage der Stadt hat aber auch politisch zu einer Katastrophe geführt, die in ihrer Art und ihrem Umfange in der Weltgeschichte ziemlich vereinzelt dasteht. Man wird sich dessen erinnern, daß zu Beginn des chinesischen Feldzuges die Nachricht durch die Presse aller Länder, mit Ausnahme Rußlands, ging, daß die Russen bei Blagoweschtschensk nicht weniger als 5000 Chinesen in den Amur getrieben haben. Diese Nachricht rief seinerzeit einen Sturm



Landungsstelle bei Blagoweschtschensk (S. 238).

der Entrüstung bei allen human denkenden Menschen wach. Derselbe General Gripsky, dem ich soeben vorgestellt bin, war es, der den Befehl zu jener Tat gegeben hat. Auf sein Haupt hat sich der ganze Zorn der Welt entladen. Ich habe mir die Mühe gegeben, in dieser zweifellos furchtbaren Affaire klar zu sehen, und habe sie sowohl in Chabaroffsk wie in Blagoweschtschensk mit den verschiedensten Persönlichkeiten und Augenzeugen erörtert. Die Tatsachen, die sich feststellen ließen, sind kurz folgende. Als die Nachricht vom Ausbruch der Boxerunruhen in Petschili eintraf, die auch die jungen russischen Besitzungen in der südlichen Mandschurei bedrohten, gab der Generalgouverneur Grodekoff in Chabaroffsk den Befehl, daß sämtliche verfügbaren Truppen, die in der Nordmandschurei und an der chinesischen Grenze standen, sofort nach der Südmandschurei und nach der transmandschurischen Bahnlinie gezogen würden. Auch die gesamte Besatzung von Blagoweschtschensk wurde unvorsichtigerweise weggezogen, und es blieben in der Stadt nur ca. 150 Mann sogenannter Polizeitruppen, die überdies nicht einmal mit modernen Gewehren bewaffnet waren. Diese Maßnahme war zweifellos die Ursache, aus der sich das Folgende eigentlich nur als Konsequenz ergab. Gegenüber Bla-



Marktplatz in Blagoweschtschensk (das große Gebäude ist die Filiale von Kunst & Albers. S. 238).

goweschtschensk zog China eine ziemlich erhebliche Truppenmacht zusammen. Das ganze rechte Amurufer von dem Dorfe Sacchalin bis hinunter nach Aigun war von Truppen besetzt. Die Chinesen beschossen die russischen Dampfer, die den Verkehr nach Stretensk und Chabaroffsk unterhielten, und schnitten somit Blagoweschtschensk die Zufuhr auf der einzig möglichen Straße ab. Die chinesischen Truppen blieben aber nicht in der Beobachtungsstellung, sondern begannen bereits vom rechten Amurufer aus die Stadt regelrecht zu beschießen. Nun befanden sich unter den Einwohnern von Blagoweschtschensk ca. 5000 Chinesen, größtenteils als Kaufleute, Diener und



Blagoweschtschensk: Garnisonskirche (S. 238).

Arbeiter tätig. Es war nicht zu verhindern, daß ein Verkehr zwischen den Chinesen diesseits und jenseits bestand, und es ist daher selbstverständlich, daß die Chinesen auf dem rechten Amurufer ihre Landsleute in der Stadt als Helfershelfer benutzten. Diese fingen auch bereits an Feuer zu legen, sodaß der fast ganz aus Holz erbaute Ort in schlimme Gefahr kam. Ebenso klar ist es, daß es nicht möglich war, mit 150 Polizeisoldaten einen eventuellen Aufstand der Chinesen in Blagoweschtschensk selbst zu unterdrücken, wieviel weniger daher auch noch einen eventuellen Angriff über den Fluß hinüber abzuschlagen. Es war daher für den Gouverneur eine Notwendigkeit, zunächst jedenfalls den chinesischen Umtrieben im Orte selbst ein Ende zu bereiten.

Blagoweschtschensk: Amurufer mit Triumphbogen (S. 238).

Wie er das auf die beste Art und Weise, die sowohl der Sicherheit der Russen als auch dem humanen Gefühl der Mitwelt Rechnung trug, anders hätte tun sollen, als indem er sämtliche Chinesen, die in der Stadt waren, gefangen setzte, ist schwer zu sagen. Andererseits wäre es auch unmöglich gewesen, etwa die 5000 Chinesen innerhalb oder außerhalb der Stadt zu internieren und zu unterhalten, weil der Stadt durch deren Bewachung noch mehr Verteidiger entzogen worden wären. Infolgedessen blieb nur die Möglichkeit übrig, die Chinesen auf die andere Seite des Flusses zu expedieren. Diese war aber, wie gesagt, von Chinesentruppen besetzt. Hätten nun die Russen den 5000 Chinesen Kähne zur Verfügung gestellt, um nach dem anderen Flußufer hinüberzufahren, so hätte nichts die Garantie gegeben, daß das chinesische Militär,



Ein schwimmendes Kaufhaus auf dem oberen Amur (S. 261).

das nur über sehr wenig Fahrzeuge verfügte, die Gelegenheit benutzt hätte, um an das andere Ufer zu gelangen. Infolgedessen wurden die Chinesen nach einer flußaufwärts gelegenen Stelle geführt, wo sich angeblich eine Furt befinden soll, und es wurde ihnen bedeutet, sie sollten machen, daß sie auf die andere Seite hinüberkämen. Die Soldaten jagten die Zögernden mit aufgepflanzten Bajonetten in den Fluß. Von den 5000 Menschen sind nach übereinstimmender Schätzung nur etwa 40 lebend auf das andere Ufer gelangt, die übrigen trieben als Leichen den Fluß hinunter nach der ochotskischen See. Soweit die Darstellung aus russischen Quellen.

Ob sich diese Maßnahme nun menschlich und politisch rechtfertigen läßt, ist schwer zu sagen. Auf russischer Seite stand Leben und Eigentum von 35000 Untertanen, ja die ganze mühsam erkämpfte Stellung am Amur auf dem Spiel. Auch scheint eine durchgreifende Maßnahme unter den damaligen Verhältnissen unumgänglich notwendig gewesen zu sein, und trotz

der ungeheuren Grausamkeit, die darin liegt, das Leben von 5000 Menschen zu opfern, scheint kein anderer Ausweg übrig gewesen zu sein. In der Tat, der Entschluß dazu, wenn er nicht von der Angst, sondern von kühler Überlegung diktiert wurde, könnte tragische Größe beanspruchen. Aber auch, wenn man die Notwendigkeit einer solchen Maßnahme nicht anerkennt, so muß man sich bei ihrer Beurteilung doch auf den Standpunkt stellen, daß derartige traurige Ereignisse nur ungewohnte Phasen des Kampfes aller gegen alle sind, ungewohnt deshalb, weil



Ein sogenannter „brennender Berg“ am Amur (S. 262).

soviel Not auf einmal dabei zu Tage tritt. Vielen Leuten geht es aber damit so, wie angesichts, einer großen Summe Geldes, vor der sie erschrecken, wenn sie sie einmal beisammen sehen, während sie etwa in zehn Raten verteilt auf sie gar keinen so majestätischen Eindruck machen würde. Es scheint aber, als könne man in diesem Falle dem General Gripsky das Prädikat des tragischen Heldentums nur unter Vorbehalt erteilen. Denn in der darauffolgenden Untersuchung die der Generalgouverneur gegen ihn anstellte, weil dieser die Verantwortung für den verhängnisvollen Befehl nicht auf sich nehmen wollte, hat der General dem Anscheine nach die Konsequenz seiner Handlungsweise nicht auf sich genommen, sondern er schob die Schuld auf ein Mißverständnis seitens der Polizei, die Polizei schob sie auf die Pfaffen und diese schließlich wieder auf den Gouverneur, sodaß der ganze Akt doch mehr von feiger Angst, als von erhabener selbstbewußter Größe diktiert gewesen zu sein scheint.

* * *

Heute vormittag ist ein kleiner Privatdampfer von Stretensk hier eingetroffen, der unter anderm einen jungen deutschen Kaufmann, der in Wladiwostok bei der Firma Langelütge eintreten wird, mitgebracht hat. Außerdem habe ich heute mittag während des Diners bei Herrn Kloß im Hause Kunst & Albers Herrn Albers jun. kennen gelernt, den Sohn eines der Chefs der Firma. Tres faciunt collegium, und so finden wir uns am Abend im Speisesaal des Grand-hotel „Mon géni" wieder zusammen. Es schließen sich noch einige Deutsche an. Bald entdecken



Post- und Telegraphenstation am Amur (S. 218).

wir auch einen Raum, in dem ein „Blüthner" steht, und bei einer Bowle feiern wir dann einen recht gemütlichen deutschen Abend. Der junge Kaufmann, der erst vor fünf Wochen von Hause abgereist ist, ist ein lustiger Kumpan, er bringt hier noch unbekannte Berliner Kouplets mit, und so ertönen „Die lauschige Nacht" und „Auf dem Baume, da hängt 'ne Pflaume" erstmalig im innersten Sibirien in der Hauptstadt der Priamurskaja.

* * *

2. August.

Es ist natürlich genau so, wie Herr Kloß vorausgesagt hat, der erwartete Postdampfer ist nicht eingetroffen, der Agent weiß überhaupt nicht, wo er sich gegenwärtig befindet, aber er „hofft", daß er morgen kommen wird. Nikolai Michailowitsch ist bereits bei allen Schiffsbesitzern von Blagoweschtschensk gewesen und hat ausgekundschaftet, daß morgen ein Privatpassagierdampfer abfahren soll. Wenn der Postdampfer also nicht eintrifft, fahren wir eventuell mit einem Privatdampfer. Den ganzen Tag über wechseln pomphafte Prozessionen mit militärischen Aufzügen. Mittags findet auf dem Marktplatz große Parade statt, und abends Illumi-



Amurlandschaft (S. 270).

nation. Heute ist, wie schon erwähnt, einjähriger Gedenktag der Befreiung der Stadt von der chinesischen Gefahr.

* * *

3. August.

Nachdem wir dem Wasser unter größten Schwierigkeiten soweit entgegengereist sind, könnten wir wirklich jetzt auch auf Entgegenkommen seitens des Wassers rechnen. Aber fehlgeschossen, dieses sinkt im Gegenteil von Tag zu Tag. Die Depeschen vom Oberlauf des Amur melden immer tiefere Pegelgrade. Natürlich ist der Postdampfer heute auch noch nicht ein-

getroffen. Nikolai Michailowitsch ist im Besitze eines Passes von der Hand des Zaren, der ihn gleichstellt mit einem kaiserlichen Kurier. Auf Grund dieses Passes verlangt er von dem Agenten der Postlinie energisch, so schleunigst wie möglich befördert zu werden. Angesichts dessen gesteht denn der Agent auch ein, daß der Postdampfer unterwegs festgefahren ist, eine Havarie erlitten hat, die erst notdürftig ausgebessert werden muß, und daß es daher sehr fraglich ist, wann der Dampfer eintreffen wird. Das schlägt dem Faß den Boden aus, unsere ganze Reisegesellschaft verhängt über die elende Postdampferlinie mit ihren Dampfern, die nicht vorwärts kommen, und mit ihren ewigen Fischmenus den Boykott. Da nun auch der annonzierte Privatdampfer auf sich warten läßt, so geben Nikolai Michailowitsch und Iwan Iwanowitsch gemeinschaftlich auf die Suche. Ihren vereinten Bemühungen gelingt es, einen ganz kleinen Dampfer auszukundschaften, der nur zwei, mit Ladung 3 ½ Fuß tief im Wasser liegt und selbst bei niedrigstem Wasserstande noch niemals festgelaufen sein soll. Mit diesem Dampfer können wir ohne umzusteigen bis Stretensk fahren. Sie belegen unter der Bedingung, daß der Dampfer morgen fährt, sofort sämtliche vorhandenen Kajütsplätze. Wir werden also morgen nachmittag weiterreisen können. Mir erzählen sie gleich



Burjatenlager am oberen Amur (S. 277).

triumphierend, der Dampfer gehöre einem Deutschen, der auch selbst mit nach Stretensk fahren werde. In der Tat, der Besitzer trägt einen ganz deutschen Namen. Er heißt Neumann, ist aber russischer Untertan und spricht selbstverständlich nicht deutsch, sondern daitsch.

4. Auf dem oberen Amur.

Unser Dampfer „Charbin" liegt gerade vor dem Rossiji-Hotel. Von der ersten Reisegesellschaft sind nicht allzuviele übrig geblieben. Wir verteilen die vorhandenen Kajütsplätze unter uns. Iwan Iwanowitsch als der Wohlhabendste will mit seiner Frau eine Kajüte für sich



Niederlassung an der Schilka (S. 275).

allein haben, und bezahlt je drei Billets erster Klasse. Mitia nebst Frau Gemahlin finden den Fahrpreis etwas teuer. Sie wollen daher zweiter Klasse fahren. Außerdem ist auch noch die Schwester und eine alleinreisende Offiziersfrau vorhanden, die ihre beiden Jungens nach Tomsk auf die Schule bringen will. Diese fahren ebenfalls zweiter Klasse, weil sie auf dem Privatdampfer nicht die Preisvergütung genießen, wie auf dem Postdampfer und auf der Eisenbahn. Infolgedessen muß sich Mitia von seiner kleinen Frau trennen, was beiden sehr leid tut. Die Schwester, die Offiziersfrau mit ihrem Jüngsten und Mitias Frau beziehen „die" Kabine zweiter Klasse. Nikolai Michailowitsch und ich belegen den Salon erster Klasse. Mitia, der sparen will, fährt jetzt sogar als Deckpassagier und bekommt auf Fürsprache seiner Frau meinen langen Stuhl des Nachts zum Schlafen. Da nun aber im Salon erster Klasse noch zwei Sofaplätze

frei sind, so entschließt sich die alleinreisende Offiziersgattin, für ihren Ältesten, der als Kind nur den halben Preis zu bezahlen hat, ebenfalls ein Billet erster Klasse zu lösen, und für den vierten Platz gewinnen wir noch einen Hauptmann der Ussurikosaken, dessen Reiseziel Albazin ist. Soweit ist alles ganz nett arrangiert. Wir gehen nach dem Mittagessen an Bord, die Mannschaft ist noch eifrig beim Laden. Die Fracht des Dampfers besteht zum größten Teil aus getrocknetem Lachs, der in Bündel zusammengebunden ohne weitere Verpackung direkt im Schiffs-



Felspartie mit Schiffahrtsmarke an der Schilka (S. 277).

raum aufgestapelt wird und die Nase mit angenehmem Fettgeruch kitzelt. Nach und nach kommen nun auch die Deckpassagiere an. Ich muß gestehen, als wir diese scharenweise anrücken sehen, da wird uns doch etwas ängstlich zu Mute. Wie soll das kleine Schiff so viele Menschen tragen, und vor allen Dingen, wo wollen die armen Leute Platz finden zum Schlafen, und wenn es anfängt zu regnen? Aber diese Erwägungen scheinen dem Kinde Israels ziemlich einerlei zu sein, denn die Rubel werden dadurch nicht schlechter, wenn die Passagiere, die sie bezahlen, oben auf Deck so gepackt werden, wie die Lachse unten im Schiffsbauch. Zwar hängt im Salon das Certifikat des Dampfers, auf dem genau die Zahl der Passagiere angegeben ist, die nicht

überschritten werden darf. Aber der kontrollierende Gendarm unterläßt für einen Rubel manches, und im übrigen bewährt sich das sibirische Sprichwort „der Himmel ist hoch, und der Zar ist weit".

Um 5 Uhr soll der Dampfer fahren, er fährt natürlich nicht, denn Herr Neumann läßt immer noch Lachse in den Schiffsraum packen, und es findet sich auch noch dieser und jener Deckpassagier ein. Bald ist sogar das für die Kajütspassagiere bestimmte Stückchen Deck mit Menschen belegt, und der einzige Raum, in dem man noch einigermaßen die Freiheit seiner



Während der „Charbin" Holz einnimmt (S. 277).

Glieder besitzt, ist unsere Kajüte, obgleich die Freiheit der Glieder sich auch hier darauf beschränkt, daß man die Beine unter den Tisch stecken, oder sich lang auf seinen Sofaplatz legen kann. Aber etwas Gutes hat unser Salon, er liegt ganz vorn und hat Fenster nach drei Seiten hin. Wir werden also gute Aussicht haben.

Heute vor 14 Tagen sind wir von Chabaroffsk abgefahren, und wir können uns das Zeugnis ausstellen, daß wir keine Minute verloren haben, um weiterzukommen, freiwillig jedenfalls nicht!

* * *

Der „Charbin" soll um 10 Uhr vormittags fahren. Ich beeile mich daher, bei Kunst & Albers noch eine tüchtige Portion Sakuska einzukaufen, auch bewaffne ich mich nach Landesgebrauch mit einem Reisekopfkissen, da selbstverständlich auch auf dem „Charbin" an irgend welches Bettzeug nicht zu denken ist. Nikolai Michailowitsch hat es übernommen, die Getränke zu besorgen, Krimwein und Wotka. Wir werden regelmäßig gemeinschaftlich essen und teilen uns nachher in die Auslagen.



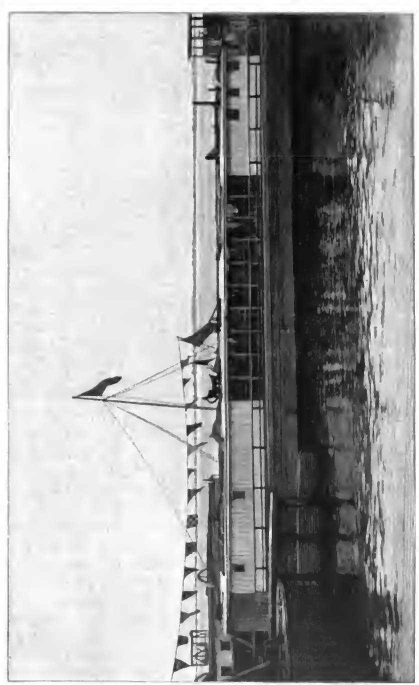
Postdampfer auf der Schilka (S. 277).

Vor 10 Uhr bin ich wieder an Bord, aber Herr Neumann ist immer noch nicht fertig. Doch schwört er beim Berge Sinai, daß der Dampfer um 12 Uhr gehen wird.

Um 12 Uhr geht der Dampfer selbstverständlich nicht. Herr Neumann will sich jetzt schon am Mast aufhängen, wenn der Dampfer nicht um 2 Uhr geht. Selbst meine russischen Mitreisenden verlieren die Geduld und setzen dem Schiffseigentümer heftig zu.

Um 2 Uhr fährt der Dampfer auch noch nicht, auch warten wir vergeblich, daß sich Herr Neumann am Maste aufhängt. Mit resigniertem Lächeln vernehmen wir nur die Versicherung,

daß der Dampfer nun bestimmt um 4 Uhr gehen wird. Ich versuche noch einen psychologisch wirksameren Druck. Ich habe nämlich meine Gepäckfracht noch nicht bezahlt und erkläre Herrn Neumann, ich würde sie ihm auch nicht bezahlen, wenn nun der Dampfer nicht verabredungsgemäß um 4 Uhr ginge.



Verbrechertransport: Deportirtenbarke auf dem Amur (S. 277).

Der Dampfer geht um 4 Uhr nicht, und ich erkläre Herrn Neumann, daß er nun meine Gepäckfracht unter keinen Umständen mehr bekommt. Er ist sehr traurig darüber und versichert, er wird die Differenz wieder einholen, indem er heute die ganze Nacht hindurch fährt. Mir ist das schließlich gleichgiltig, wenn er nur, wie versprochen, nach elf Tagen in Stretensk ist. Hält er sein Versprechen ein, bekommt er seine Gepäckfracht, sonst keinen Kopeken mehr. Um 6 Uhr abends wird der Dampfer wirklich losgetaut, die Maschine beginnt zu arbeiten, aber trotzdem fahren wir immer noch nicht los, denn Herr Neumann hat zuviel



An den Ufern der Schilka (S. 279).

Lachse und Menschen geladen. Der Dampfer sitzt bereits auf dem Grunde fest, ehe er noch losgefahren ist. Es wird also ein Drahtseil an einem großen Dampfer, der neben dem „Charbin" liegt, befestigt, und die Dampfwinde schleppt den Dampfer langsam vom flachen Ufer hinunter ins Fahrwasser. Um 1/27 Uhr endlich ist der „Charbin" freigekommen, und eben will der „Kommandir" (Kapitän) den Befehl zur Abfahrt geben, da kommt noch eilig ein Mann am Ufer an, winkt und schreit dem Dampfer zu, springt in einen Kahn, will im Kahn aufrecht stehend an



Bahnhof Stretensk, der östlichste Bahnhof der Transbaikalbahn (S. 281).

das Schiff heranrudern, verliert das Gleichgewicht, schlägt mitsamt dem Kahn um und watet schließlich pudelnaß im Wasser an das Schiff heran. Unter allgemeiner Heiterkeit kassiert er dann von einem Passagier noch drei Rubel ein, und nun kann der „Charbin" losfahren. Das tut er denn auch, und fährt die ganze Nacht hindurch, wie Herr Neumann es versprochen hat.

* * *

6. August.

Morgens um 8 Uhr sind wir bereits 150 Werst von Blagoweschtschensk entfernt. Die ganze Strecke bis Stretensk beträgt 1160,5 Werst. In der Nacht wurden die Bewohner des Salons durch ein ganz entsetzliches Bolzen geweckt. Der Kesselraum befindet sich auf demselben

Deck wie unser Salon, und das Holz, das ergänzt wird, wird in eine Luke geworfen, die gerade neben der Rückwand unseres Schlafgemaches liegt. Wenn nun der Holzraum voll ist, wird noch eine Lage Holz direkt an der Außenwand unserer Kajüte aufgeschichtet. Die Matrosen gehen aber hierbei unglaublich unvorsichtig zu Werke und werfen die schweren Holzkloben direkt gegen die Wand. Nikolai Michailowitsch hat sich bereits sehr energisch beschwert. Heute nachmittag, als Nikolai seinen Mittagsschlaf hält, wird wieder Holz geladen, und die Matrosen werfen mit derselben konstanten Bosheit das Holz wieder gegen die Wand, an der der Offizier schläft.



Bahnhof Tschita (S. 284).

Jetzt droht er den Matrosen schon, er wird ihnen mit den Kloben auf ihren dicken Schädeln herumtrommeln, wenn sie nicht behutsamer verfahren.

Es regnet den Tag über seit langer Zeit wieder zum erstenmal. Nun wird ja auch das Wasser bald steigen, obgleich uns das jetzt ziemlich einerlei ist. Wir sind heute bereits über Untiefen hinweggefahren, über denen das Lot wenig mehr als 3½ Fuß Wassertiefe anzeigt; viel flacher kann ja der Amur überhaupt nicht werden.

* * *

7. August.

Draußen abwechselnd Sonnenschein und Regen — manchmal auch beides zu gleicher Zeit! Unser kleiner Salon ist in der Tat ein Lichtpunkt auf der bisherigen Wasserreise.



Transbaikalisches Bauerndorf (S. 281).



Theekarawane (S. 283).

Innerhalb unserer vier Wände belästigt uns niemand, und so habe ich zum erstenmal wieder Gelegenheit, meine Schreibmaschine auszupacken und an die Ausarbeitung meiner liegengebliebenen Manuskripte zu gehen. In den Pausen gehe ich nach oben auf Deck, drängle mich durch die Deckpassagiere hindurch, besuche Mitia, der sich auf meinem Stuhl sehr wohl fühlt und mir aus Dankbarkeit Konfekt anbietet, bis seine kleine Frau behauptet, dieses müßte doch erst verdient werden. Es werden also die Karten herausgeholt, und die Karamelli werden in



Am Baikalsee, Ostufer (S. 285).

„Sechsundsechzig" ausgespielt. Auch Nikolai Michailowitsch und Gelena Gregoroffna spielen „Wind", des Platzmangels halber in der Weise, daß sie in der Kabine, er auf einem Feldstuhl vor dem Kabinenfenster sitzt, und daß sie durch das Kabinenfenster hindurch sich die Karten reichen. Der Schornstein unseres Dampfers besitzt kein Funkensieb, die glühenden Holzteile sprühen daher in einer hohen Säule daraus hervor, und in der Dunkelheit giebt es ein herrliches Feuerwerk. Allerdings haben die Deckpassagiere unter den Funken zu leiden, sie brennen ihnen Löcher in die Kleider, und mehrfach sieht man eine Hand eilig nach irgend einem Körperteil hingreifen, an dem plötzlich das Gefühl entsteht: „Es brennt". Unterwegs begegnen wir mehrfach

großen Holzflößen, die Auswanderer tragen. Diese sind mit ihrem Ackergerät und Viehzeug aus einem westlicheren Teil Sibiriens mit der Bahn nach Stretensk gelangt, haben sich das Floß gezimmert und fahren nun auf die billigste Art von der Welt talwärts. Abends legen sie an und schlafen zumeist irgendwo im Ufersande. Heute abend sitzen wir in unserer Kajüte bei einer Stearinkerze. Der angehende Kadett lernt Geometrie, Nikolai Michailowitsch hilft ihm. Der Ussurikosakenhauptmann ist ebenfalls ein guter Mathematikus, der zwei mitreisenden



Der Trajektdampfer „Baikal" nimmt einen Güterzug auf. Daneben der Trajektdampfer „Angara" (S. 286).

Schülern der Unteroffizierschule sogar täglich mathematischen Unterricht erteilt. So repetieren wir bei der Gelegenheit die ganze Geometrie vom Pythagoräischen Lehrsatz angefangen, und berechnen schließlich noch Kegelschnitte, bis unser Lichtstumpf auf dem Tisch und wir auf unsern Sofapolstern umsinken.

* * *

8. August.

Heute sind wir sogar einem schwimmenden Kaufhaus begegnet. Die Waren sind mit der Bahn bis Stretensk gelangt. Der Kaufmann hat dort ein gewöhnliches Floß gezimmert, darauf eine Bude gebaut und in ihr seine Waren aufgestapelt. Nun fährt er von Kosakendorf zu Kosakendorf, und wenn er seine Waren ausverkauft hat, dann verkauft er in Nikolajeffsk obendrein noch sein Floß und reist mit dem nächsten Dampfer wieder stromaufwärts.

Unter den Deckpassagieren befindet sich ein noch junger, aber erschreckend hohlwangiger Mensch. Er leidet an galoppierender Schwindsucht, hofft aber seinen Heimatort Reval noch zu erreichen. Bei der naßkalten Witterung friert der Ärmste, daß es ein Jammer ist. Trotzdem die Passagiere ihm nach Kräften beistehen, ist er doch schon so schwach, daß er kaum mehr die Heimat erreichen wird.



Anlegestelle für den Trajektdampfer „Baikal" bei Myssowaja am Baikalsee (S. 288).

Heute nachmittag haben wir ein sehr interessantes Phänomen beobachtet. Der Fluß, der fast auf der ganzen Strecke von niedrigen Hügeln eingesäumt wird, macht plötzlich eine scharfe Wendung und fließt in einem sich nahezu schließenden Bogen an steilabfallenden, weißleuchtenden Hängen entlang, an denen man kleine Rauchwölkchen beobachtet. Es sind das die sogenannten brennenden Berge, an denen wir vorbeikommen, und die sich mehrfach in dieser Gegend finden. Die Russen erklären die Erscheinung mit der Annahme, es brenne eine Schicht Steinkohlen nach und nach ab. Es hat diese Auffassung insofern ihre Richtigkeit, als allerdings eine Steinkohlenschicht vorhanden ist, die sich in etwa dreiviertel Höhe an der Wand hinzieht. Jedoch

wird das Feuer in der Hauptsache unterhalten durch Naphtagase, die aus der Kohlenschicht ausströmen und sich offenbar von selbst entzünden. Denn im Winter soll die Erscheinung des Rauches, und bei Nacht die der Flammenbildung, nicht auftreten. Nun ist es sehr interessant, zu beobachten, wie Feuer und Wasser zusammen gearbeitet haben, um den Strom sich geradezu in den Berg hineinfressen zu lassen. Noch jetzt kann man deutlich sehen, wie das Flußtal ursprünglich ziemlich gerade verlaufen ist. Die Schleife, die sich späterhin zur fast geschlossenen Rundung erweitert hat, hat sich erst nach und nach gebildet. Es ist die Frage, welche Kraft die primäre ist und die Erosionstätigkeit am stärksten fördert, die des Feuers oder die des Wassers. Es vereinigen sich wohl vier verschiedene Faktoren, um die nagende Wirkung hervorzubringen, das strömende Wasser des Flusses, die Niederschläge, das Feuer und die Sprengkraft des Eises. Der Vorgang ist vielleicht so zu denken, daß das Feuer zunächst einsetzt; solange eine genügende Menge von Sauerstoff an die Kohlenschicht herantreten kann, gräbt sich das Feuer in den Berg hinein. Der Regen führt von den darüberliegenden Erdschichten aus Sand nach unten, ein Teil dieses Sandes bleibt auf dem Rande der Höhlung liegen, und die Höhlung füllt sich zum Teil mit Wasser. Kommt nun der Frost, so gefriert das Wasser, ebenso gefriert die Oberfläche der steilen Wand über und unter der Höhlung, und wenn Tauwetter eintritt, ist das Erdreich durch die sprengende Wirkung des Eises aufgelockert, sodaß das von oben kommende Regen- oder Schneewasser leichte Arbeit hat, um die aufgelockerte Schicht in den Fluß zu spülen. Dadurch, daß nun auch die über der naphtahaltigen Kohlenschicht befindlichen Erdteile nach unten stürzen und diejenigen Reste, die in der Brennhöhle liegengeblieben sind, mitsamt der darunter befindlichen Sandschicht in den Fluß gespült werden, wird die Kohlenschicht wieder freigelegt, und wenn die ausströmenden Gase sich unter den Bedingungen der Frühlingssonne oder infolge elektrischer Ausstrahlung wieder entzünden, so kann derselbe Prozeß von vorn beginnen. Jedenfalls aber — diese Theorie mag richtig sein oder nicht — ließ sich feststellen, daß die Erosionskraft des Flusses nicht die primäre Kraft ist. Es geht das allein schon daraus hervor, daß der Fluß nicht etwa das Erdreich unterspült, sodaß dieses infolge seiner Schwerkraft nach



Anlegestelle des Trajektdampfers „Baikal" bei Myssowaja, vom See aus gesehen (S. 288).

unten abbrechen müßte. Sondern die an den brennenden Berg angelehnte Uferfläche verläuft parabolisch, also in derselben Weise, wie der Abhang eines Sandhügels, der dadurch entsteht, daß man etwa aus einem Trichter trockenen Sand immer auf die Spitze des Hügels laufen läßt, sodaß der Sand gleichmäßig an den Hängen entlang dem Gesetz der Schwere nach unten folgen kann. Der Fluß hat also eher noch zu tun, daß er das durch die anderen Kräfte nach



An dem Westufer des Baikalsees (S. 288).

unten geführte Erdreich fortwäscht, als daß er eine vorauseilende Erosionstätigkeit ausübte. Seine Kraft reicht eben nur aus, um mit dem Brennprozeß dasselbe Tempo innezuhalten.

* * *

9. August.

Meine Arbeit geht ziemlich flott von statten, so flott, daß mir schon das Schreibpapier ausgegangen ist. Als wir nachmittags bei einer Kosakenniederlassung anlegen, um Holz zu nehmen, gehe ich in den Kaufladen des Ortes und will mir Papier kaufen. Schreibpapier ist gerade ausgegangen. Ich kaufe mir daher graues Einwickelpapier, schneide mir dieses sorgfältig für das Format meiner Schreibmaschine zurecht und schreibe darauf weiter. In der Not frißt der Teufel Fliegen!

* * *

10. August.

Wir liegen vor Albazin, dem historischen Albazin von Tolbosin und Beuthen; wenigstens ist das jetzige Albazin auf derselben Stelle wieder aufgebaut, auf der seinerzeit der erste Vorposten russischer Macht im Amurtal im Jahre 1561 von Tschernigoffski gegründet wurde. Wir befinden uns also auf historischem Boden. Der Ort liegt an dem sich ziemlich hoch erhebenden Ufer. Man erkennt noch Reste der alten Befestigungen, die seinerzeit so heldenmütig gegen die Chinesen verteidigt wurden. Andachtsvoll, wie wenn wir bei uns zu Hause etwa das Schlachtfeld von Leipzig besuchen, besichtigen meine russischen Mitreisenden die erinnerungs-



Station Baikal auf dem Westufer des Sees (S. 288).

reichen Stätten. Wir verweilen an dem Grabe Tolbosins und an dem Denkmal, das ihm und seinen Kosaken sowie Beuthen nebst seinen Strelitzen von dem dankbaren Rußland gesetzt worden ist. Die Bedeutung des heutigen Albazin erhebt sich nicht über diejenige der übrigen Kosakendörfer am Amur.

* * *

11. August.

Es ist wieder einmal Sonntag. Das ist allein deswegen bemerkenswert, weil die beschwerliche Reise auf dem Amur nun bereits volle drei Wochen dauert. Der Tag bringt wenig Abwechselung. Es ist sehr warm. Ich bin schlaff und gähne, was bekanntlich ansteckt. So kommt es wahrscheinlich, daß ich heute nichts als gähnende Gesichter sehe. Daraus entnehme ich, daß der Tag auch noch anderen Leuten, als mir, fürchterlich langweilig vorkommt.

* * *

Es regnet, was vom Himmel herunter will. Die ganze Nacht über hat es geregnet, und es tropft durch die Kajütendecke auf den Tisch, auf unsere Beine, auf unsere Papiere. Obgleich das in die allgemeine Eintönigkeit etwas Abwechselung bringt, ist es doch nicht gerade angenehm. Wir beschweren uns daher bei Herrn Neumann, und dieser schickt uns einen Matrosen, der die Ritzen verkitten soll. Das geschieht denn auch, aber nicht ordentlich, der Regen weicht den



Poststraße am Baikalsee im Winter (S. 288).

Kitt wieder los, und das Wasser tropft lustig nach wie vor durch die Decke. Jetzt verlangen wir energisch Abhilfe und lassen Herrn Neumann einige Schmeicheleien über sein Schiff sagen, die er übel nimmt. Zudem fangen die Matrosen wieder an, Holz gegen die Kajütenwand zu werfen, und unsere erneute Beschwerde darüber fruchtet nichts, weil Herr Neumann uns böse ist. Aber er befindet sich doch im Irrtum, wenn er glaubt, er könnte uns trotzen. Gott sei Dank befindet sich ja an Bord ein Beschwerdebuch! Davor hat jeder Kapitän und jeder Schiffsbesitzer ungeheuren Respekt. Denn das Beschwerdebuch muß nach jeder Fahrt der Behörde vor-



Angara-Landschaft (S. 290).

gelegt werden, und eine berechtigte Beschwerde kann dem Kapitän und Schiffseigentümer recht unangenehm werden. Also, Herr Neumann, wir bitten um das Beschwerdebuch. Sein Gesicht verlängert sich, aber er muß das Buch herausgeben. Wir werden keine Beschwerde hineinschreiben, obgleich das nur recht und billig gewesen wäre, aber wir werden das Beschwerdebuch gewissermaßen als Geisel für anständige Behandlung einstweilen in Verwahrung nehmen. Die Wirkung ist momentan. Plötzlich kommt Herr Neumann auf die schlaue Idee, daß das Durchregnen durch das Kajütendach ja sehr leicht dadurch verhindert werden kann, daß die wasserdichte Plane einfach über das Kajütendach hinübergelegt wird, und zweitens, daß auch das Geholze mit den Holzkloben sehr leicht abgestellt werden kann, indem er eigenhändig einem Matrosen, der gerade wieder mal Holz gegen die Kajütenwand wirft, mit dem Tauende eins überzieht.



Bahnhof Irkutsk (S. 290).

Auf diese Weise haben wir plötzlich alles, was wir nur wünschen. Das Beschwerdebuch aber wird vor der Hand eingeschlossen und nicht eher wieder herausgerückt, als bis wir in Stretensk sind. Seitdem wir das Beschwerdebuch verlangt haben, laufen Herr Neumann und der „Kommandir" in weitem Bogen um uns herum, soweit der Raum auf dem „Charbin" das gestattet, und unsere Wünsche, die wir verlauten lassen, werden prompt erfüllt. In der Tat, ein Beschwerdebuch ist eine außerordentlich vernünftige Einrichtung!

* * *

13. August.

Unser Dampfer fährt doch recht langsam, er läuft nur zirka 15 Kilometer in der Stunde, die Strömung des Flusses ist auf dem Oberlauf wesentlich stärker als bisher, sie beträgt nahezu fünf Kilometer, sodaß wir mit einer Geschwindigkeit von wenig mehr als zehn Kilometern vorwärts kommen. Gegen Mittag werden wir von einem kleinen Schleppdampfer der Postlinie überholt, der einen Kahn hinter sich herzieht, ähnlich demjenigen, auf dem wir über die Barre geschleppt wurden, nur mit dem Unterschied, daß auf dem Kahn sich Kajüteneinrichtungen befinden, wo die Passa-



Blick auf Irkutsk (S. 290).

giere untergebracht sind. Als wir mittags in Pokroffskaja anlegen, legt der Schleppdampfer gerade wieder ab.

Pokroffskaja ist die letzte Station am Amur. Vier Werst flußaufwärts hört der Name „Amur“ auf. Dort fließen Argun und Schilka zusammen und bilden den Amur. Die Schilka ist der wasserreichere Quellfluß, der auch im Mündungsgebiete die Richtung des Amur bestimmt, obwohl der Lauf des Argun bedeutend länger ist. Daß die Schilka auch von den eingeborenen



Irkutsk, von der Stadtseite aus gesehen (S. 292).

Völkerschaften als der Hauptstrom angesehen wird, geht daraus hervor, daß, wie schon erwähnt, der tungusische Name „Schilkar“ bei diesen auch auf den Gesamtlauf des Amur Anwendung findet.

Von nun an werden wir nur noch ausschließlich russisches Gebiet durchreisen. War bisher der Amur offiziell die Grenze zwischen der Mandschurei und den alten russischen Besitzungen, so übernimmt nunmehr der Argun diese Aufgabe. Wir sind also am Ende unserer Beobachtungen, die vorwiegend den jüngsten russischen Gebieten, namentlich der Mandschurei gelten sollten. Die weitere Reise hat somit im Rahmen unserer Aufgabe nur noch ein sekundäres Interesse. Es empfiehlt sich daher, beim Scheiden von diesen Gebieten nochmals den Blick rückwärts zu senden und einige Beobachtungen kolonialwirtschaftlicher Natur anzuschließen.



Pendelfähre zwischen Ort und Bahnhof Sretensk (S. 282).

5. Das Amurland.

Wie schon früher gelegentlich erwähnt wurde, muß man das Amurbecken als das eigentliche Kolonialland Rußlands betrachten. Gehören nun auch diejenigen Teile Transbaikaliens, die östlich des Jablonowoigebirges liegen, geographisch und klimatologisch zu den Amurländern, so nehmen sie doch wirtschaftlich insofern eine Ausnahmestellung ein, als sie bereits seit mehreren hundert Jahren russischer Besitz sind und sich unter denselben Erscheinungen und Bedingungen entwickelt haben, wie die Teile westlich des Gebirges. Das Amurgebiet dagegen sieht auf eine verhältnismäßig kurze Zeit der Besiedelung zurück. Will man aber den wirtschaftlichen Wert eines Landes abschätzen, so kommt es dabei weniger darauf an, welche Ausdehnung die in Betracht kommenden Gebiete besitzen, als vielmehr wieviele Menschen in diesen Gebieten wohnen, und wie diese Menschen geartet sind. Die Bodenschätze eines Landes sind solange tote Werte, bis die Menschenhand sie erschließt.

Rußland ist in erster Linie ein ackerbautreibendes Land. Dieser Umstand prägt auch der Art und Weise, wie Rußland seine Kolonialgebiete bevölkert, den Stempel auf. Die Besiedelung Sibiriens, vor allen Dingen aber Westsibiriens, trägt unverkennbar dieses Merkmal an sich. Die Eröffnung industrieller Betriebe ist unverhältnismäßig zurückgeblieben hinter der Ackerbautätigkeit, und erfolgte meistens nur dann, wenn die Ausbeutung der Mineralschätze so auf der Hand lag und so verlockend erschien, daß erhebliche Profite ohne weiteres zu erwarten waren. Trotz des vielseitigen Mineralreichtums Sibiriens wurde eigentlich nur erst die Ausbeutung der Goldfelder in die Hand genommen. Für die Abneigung des Russen gegen industrielle Tätigkeit spricht auch die Tatsache, daß die verhältnismäßig sehr wenigen Fabriken, die dieser blühenden Industrie das notwendige Arbeitsmaterial und Handwerkszeug herstellen, erst sehr spät an Ort und Stelle,

d. h. in den Industriezentren entstanden sind. Der größere Teil der Bedürfnisse der sibirischen Montanindustrie wird noch heute aus dem europäischen Rußland, mehr noch aber aus dem Auslande bezogen.

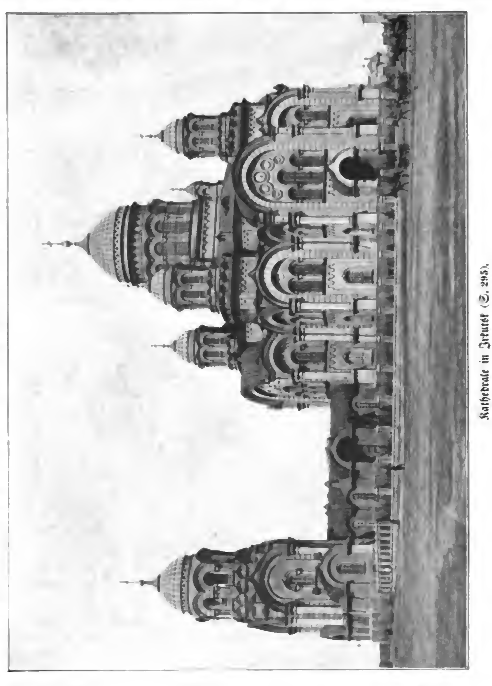
In der Art der Besiedelung Sibiriens treten also mancherlei Unterschiede zu Tage, die dem Amurgebiet eine Sonderstellung anweisen. Man kann dabei drei verschiedene Arten des Verfahrens unterscheiden. Als die russische Regierung nach Aufhebung der Leibeigenschaft in Rußland dazu überging, selbst die Besiedelung Sibiriens in die Hand zu nehmen, nachdem sie sich bis dahin darauf beschränkt hatte, den eigenmächtigen Einwanderungsstrom zurückzuhalten



Kathedralenplatz in Irkutsk (S. 295).

oder doch wenigstens in gewisse Bahnen zu lenken, fand dieselbe Methode Anwendung, die auch im europäischen Rußland Gesetz geworden war. Die Auswanderer wurden in Gemeinden angesiedelt oder mußten sich bereits bestehenden Gemeinden anschließen. Letztere hafteten solidarisch für die Beschaffung der Kopfsteuer ihrer Gemeindeglieder. Die Gemeinde als solche erhielt einen Komplex besiedelungsfähigen Landes angewiesen, wobei je 15 Desjatinen auf jedes Gemeindeglied gerechnet wurden. Die Gemeinde verteilte alsdann das Land unter ihre Sassen, es blieb Gemeindeland, und die jeweiligen Besitzer mußten sich im Falle von Zuwachs innerhalb der Gemeinde regelmäßig von Zeit zu Zeit vorgenommene Zusammenlegungen und Neuaufteilungen des Gemeindebesitzes gefallen lassen. Es ist klar, daß diese Art der Besiedelung große Nachteile mit sich bringt, allein schon deshalb, weil Meliorationen, die der jeweilige Besitzer an seinem

Lande hätte vornehmen wollen, unvorteilhaft erscheinen mußten, weil der betreffende Besitzer ja niemals wissen konnte, ob ihm sein Land bei einer Neuaufteilung wieder zugesprochen würde. Dasselbe System des Landkommunismus, das auch im europäischen Rußland bereits eine rationelle Entwickelung der Landwirtschaft unmöglich gemacht hat, äußerte sich in derselben Weise auch in Sibirien. Hier stieß es auf oft hartnäckigen Widerstand seitens der alteingesessenen Bauernbevölkerung, die gerade diesem System im europäischen Rußland entfliehen wollte. Der Bauerntrotz äußert sich aber nirgends stärker und mit größerer Berechtigung, als angesichts einer Scholle, die durch den eigenen Schweiß dem unwirtlichen Urwald abgewonnen



Kathedrale in Irkutsk (S. 295).

wurde. Diese Methode der Besiedelung ließ sich der Natur der Sache nach noch am leichtesten durchführen in den dichter bevölkerten Gegenden Westsibiriens. Die Homogenität dieser Gebiete mit dem Mutterlande, die auch in Bezug auf Bodenbeschaffenheit und Klima nur einige unerhebliche graduelle Abweichungen zeigt, trägt dazu bei, daß die Provinzen in West- und Ostsibirien gewissermaßen nur die in den asiatischen Kontinent hineingeschobene Verlängerung des europäischen Rußland bilden. Die Gemeindeansiedelungen mit Kopfsteuer und Umteilung stießen auf Schwierigkeiten, je weiter sie nach dem Osten vordrangen. In dem weniger besiedelten Ostsibirien und Transbaikalien trafen sie auf das sogenannte Saimkasystem. Dieses besteht darin, daß der Ansiedler das im Bereiche seines Gehöftes gelegene Land in größerem Umfange okkupiert und umschichtig unter Einhaltung von ziemlich langen Brachzeiten unter Kultur nimmt. Die Wirkung der später erfolgenden Gemeindebesiedlung war häufig die, daß Saimkabesitzer, deren Land in die neu angesiedelten Gemeinden miteinbezogen wurde, ihre Saimkas aufgaben und irgendwo in gemessener Entfernung von der Gemeinde neue Ansiedelungen begründeten. Im Amurgebiet dagegen und in einem Teil Transbaikaliens ist das Volnajasystem vorherrschend. Es besteht im wesentlichen darin, daß jeder Bauer nur das Land fest besitzt, das er unter Kultur hat, während das Gras dem gehört, der es mäht. Sobald sich die Bevölkerung verdichtet, äußert sich das in einer Verkürzung der Brachfristen und in einer Regelung der Wiesennutzung. Während also westlich des Jablonowoirückens in den kulturfähigen Teilen Sibiriens wesensgleiche landwirtschaftliche Bedingungen und dieselbe Gemeindeorganisation und Besitzverteilung vorherrscht, wie im europäischen Rußland, überwiegt im Amurbecken eine freiheitliche Besitzauffassung. Auch gesetzlich gelangt diese Tatsache insofern zum Ausdruck, als der Bauer im Amurgebiet Grund und Boden als Privateigentum erwerben kann, während dieses sonst im Gemeindebesitz aufgeht. Dazu kommt nun, daß die klimatisch andersgearteten Bedingungen des Amurgebietes, vor allen Dingen die im Sommer herrschende Feuchtigkeit und der Mangel am Boden, der, wie in den Steppengegenden, fast ohne weiteres unter den Pflug genommen werden kann, ein Abgehen von den altgewohnten Arbeitsmethoden der Heimat mit sich bringen. Im Amurland kommen nur etwa fünf Monate des Jahres für die Landkultur in Betracht. Diese fünf Monate zeigen jedoch Bedingungen fast subtropischen Charakters. Während also der strenge schneearme Winter die Aussaat von Wintergetreide zur Unmöglichkeit macht, bleibt für den russischen Ackerbau von den gewohnten Feldfrüchten nur noch das Sommergetreide übrig. Der Anbau von Früchten, die dem subtropischen Klima der Sommermonate sich anpassen würden, ist dem russischen Bauern unbekannt. Außerdem verlangen diese Früchte ebenso wie der schwerer zu behandelnde feuchte Boden eine intensive Wirtschaftsmethode, beinahe Gartenwirtschaft, die aber der Russe sich trotz des chinesischen Vorbildes nicht aneignet. So kommt es denn auch, daß die Amurländer jedenfalls heute noch nicht als eine russische Ackerbaukolonie angesehen werden können.*) Dazu gesellt sich noch ein zweites. Die Besiedlung der alten Teile Sibiriens erfolgte durch Bauern, die Besiedlung des Amurgebietes durch Kosaken.

*) Die Ansiedler aus den Ostseeprovinzen, die in den letzten Jahren mehrfach nach Wladiwostok gebracht sind, passen sich viel leichter den veränderten Bedingungen an, und es scheint, als beruhe auf ihnen die landwirtschaftliche Zukunft der Amurländer, in denen der Bauer aus Kleinrußland und vom Don und Kaukasus nicht recht prosperieren will.

Wenn nun auch der Kosak gleichfalls Bauer ist, so teilt er seine landwirtschaftliche Tätigkeit doch noch mit derjenigen als Soldat, als Schiffer, Jäger und Postkutscher. Eine durchgreifende Arbeitsteilung ist aber bisher größtenteils aus politischen Rücksichten noch nicht möglich gewesen, im Ussurigebiet ist sie eben erst im Entstehen. Politische Gründe sind es auch, welche Rußland veranlassen, den Chinesen, der den Ackerbaubedingungen der Amurprovinzen gewachsen wäre, fernzuhalten, ihn vom Landbesitz auszuschließen und ihn sogar als Industriearbeiter nur widerwillig zu dulden. Die Kosakenbevölkerung ist außerdem von jeher gewohnt gewesen, über gewisse Privilegien zu verfügen, und so hat man denn auch diesem Umstande Rechnung getragen, indem man ihr die Fischerei in den Flüssen, sowie das gesamte linke Ufer des Amur von Pokroffskaja an bis nach Chabaroffsk hin, und zwar vom Flußlauf gerechnet bis 25 Werst landeinwärts als Landbesitz zugeteilt hat. Jedoch war diese Zuteilung ein selbständiger Akt des Generalgouverneurs Baron Korff, dem bis zum heutigen Tage noch die Sanktion der Regierung fehlt. Sollte in Zukunft das Amurland wirklich als Kolonialland einen außerordentlichen Aufschwung nehmen, so dürfte diese Maßregel sich bitter rächen, weil durch sie Neuansiedler von dem Lebensstrom dieser Gegenden insofern abgeschnitten sind, als Ansiedelungen am Ufer immer erst von den zur Zeit rechtmäßigen Besitzern, den Kosaken, erkauft werden müßten. Wenn aber Rußland sich gezwungen sehen sollte, den Kosaken diesen Besitz wieder abzunehmen, so würde das kaum ohne erhebliche Konflikte geschehen können. Es war daher sehr unvorsichtig seitens der russischen Regierung, diese Verhältnisse bis jetzt ungeregelt zu lassen, und es wäre noch viel unvorsichtiger, wenn der gegenwärtige Zustand lange Zeit aufrecht erhalten werden sollte. Auf der anderen Seite verfällt man auch wieder ins Extrem, indem man neuen Ansiedlern verwehrt, auf einer ziemlich langen Strecke, rechts und links der Ussuribahn, Privateigentum an Land zu erwerben. Es soll durch diese Maßnahme Landspekulationen in der Nähe der Bahnlinie vorgebeugt werden, und es wird sich von unseren Bodenreformern zweifellos mancher für diese Maßnahme erwärmen. Es ist aber eine oft beobachtete Tatsache, daß in Gegenden, deren Wert durch die Unternehmungslust von Neuansiedlern erst entwickelt werden soll, die freie



Irkutsk: Naturgeschichtliches Museum (S. 292).



Irkutsk: Stadttheater (S. 292).

Konkurrenz in Jahresfrist oft mehr leistet, als noch so weise Regierungsmaßregeln innerhalb von zehn Jahren. Die Praxis arbeitet oft anders als die Theorie. Wenn man daher die Aussichten des Amurgebietes als Kolonialland an sich betrachtet, heben sich eine ganze Reihe günstiger Bedingungen heraus, die bei rationeller Pflege zu großen Hoffnungen berechtigen. Aber der Kolonialpolitiker findet nur wenige Maßnahmen der russischen Politik, die diesen Bedingungen gerecht werden. Es scheint im Gegenteil, als ob eine einseitige Politik, die weniger die Interessen des Koloniallandes selbst, als die äußerliche politische Machtstellung Rußlands im fernen Osten ins Auge faßt, sich mit der Mangelhaftigkeit des zur Kolonisation zur Verfügung stehenden Menschenmaterials verbündet, um hier im fernen Osten dieselben höchst unerfreulichen wirtschaftlichen Verhältnisse zu schaffen, die wir im europäischen Rußland bedauern. Es scheint hier von neuem der Beweis geliefert zu werden, daß Länder, die von Rußland in Besitz genommen sind, dem weltwirtschaftlichen Fortschritt, wie ihn ausgesprochene Handelsnationen bei ihrer kolonisatorischen Tätigkeit verfolgen, entzogen sind, und politische Schwärmereien, die den russischen Besitz in Sibirien bereits mit phantastischen Zukunftsbildern ausschmücken, können demjenigen, der den Dingen auf den Grund geht, die klare Voraussicht nicht verschleiern, daß dasselbe Rußland, das in Europa nicht verhindern kann, wenn in einer Provinz die Bauern verhungern, während eine andere nicht weiß, wie sie ihren Überfluß an Ernte absetzen soll, auch nicht in der Lage ist, sein Kolonialland zu der ruhigen wirtschaftlichen Entwickelung und Blüte zu führen, die dieses seiner Beschaffenheit nach verdient. Genaue Kenner der sibirischen Siedelungsverhältnisse behaupten bereits jetzt, daß der Höhepunkt der Siedelungsbewegung überschritten ist, und die Tausende von Einwanderern, die enttäuscht und verarmt nach der Heimat zurückkehren, deuten darauf hin, daß diese Annahme etwas für sich hat. Ist es der Fall, daß Sibirien soviele Menschen auf seiner schmalen, für Kulturzwecke geeignete Zone nicht ernähren kann, wie die russischen Optimisten angesichts der Größe des Landes anzunehmen scheinen, dann sind die wirtschaftlichen Aussichten für diese Gebiete selbst unter anderer Verwaltung nicht so glänzend, daß wir folglich von der Vollendung der transsibirischen Bahn einen überwältigenden Einfluß auf



Irkutsk: Stadtgarten (S. 292).



Irkutsk: Findelhaus (S. 292).

die bestehenden Weltmarktverhältnisse befürchten müßten. Die wirtschaftlichen Vorteile dieses Unternehmens, das sehr auf Zuwachs berechnet ist und Kapitalien verschlungen hat, zu deren Verzinsung eine außerordentliche Erhöhung des sibirischen und russischen Kulturstandes gehören würde, erscheinen dann in keineswegs rosigem Lichte. Was nützt es einem modernen Staate, wenn er um seiner Weltmachtstellung willen Millionen über Millionen hinauswirft, ohne die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes selbst so gestalten zu können, daß diese aus sich heraus die aufgewendeten Summen in absehbarer Zeit zu ergänzen in der Lage sind? Der Staat, der sich stark in auswärtiger Politik engagiert, ohne daß seine innerpolitischen Verhältnisse ihn dazu drängen, befindet sich auf der schiefen Ebene, und wer von seinem eigenen Fett sich nähren soll, wird mager, und wenn er ein Riese ist!

6. Auf der Schilka bis Stretensk.

14.–17. August.

Die Fahrt auf der Schilka ist viel malerischer, als auf dem Amur. Das ziemlich kräftig strömende Wasser hat sich ein tiefes Bett gegraben. Zahlreiche Windungen schlingen sich um die Felspartien, die sich an das Ufer herandrängen, und die Waldbestände scheinen hier mehr geschont zu werden, als am Lauf des Amur. An den Ufern stehen Schiffahrtsmarken, Laternen, in der Weise, daß von einer Laterne aus stets die nächstfolgende flußaufwärts und flußabwärts zu sehen ist. Diese Marken peilt der Schiffer an. Sie finden sich am ganzen Lauf des Amur und seiner schiffbaren Nebenflüsse, und der Laternenanstecker in seinem kleinen Kahn ist oft auf 50 und mehr Kilometer die einzige menschliche Seele. Die Ortschaften, an denen wir vorbeikommen, machen schon weit mehr den Eindruck von Ackerbaukolonien, obgleich der Typus der Dörfer genau derselbe ist, wie am eigentlichen Amurlauf. Wenn der Dampfer sein Brennholz ergänzt, dann verlassen wir gern auf eine Stunde unseren Kahn und vertreten uns die Füße ein wenig im Walde oder klettern die steilen Uferränder in die Höhe. Bei einer solchen Gelegenheit entdecken wir eine Buriatenfamilie, die an einer kleinen Lichtung ihr Sommerlager aufgeschlagen hat. Sie bewohnt ein Zelt aus Birkenborke. Eine Anzahl ihrer Gerätschaften, Eimer, Becher u. s. w., bestehen aus demselben Material. Ihre Haustiere sind Hunde und Renntiere, deren Kühe auch gemolken werden. Es ist heutzutage nicht leicht, auf einer Reise durch Sibirien noch unverdorbene Eingeborene im Urzustand anzutreffen. Man erzählte mir von einem jungen französischen Gelehrten, der in die Tundra gezogen war, um Eingeborene aufzusuchen und sie in der Wildnis zu studieren. Monatelang ist er gereist und hat schließlich eine einzige Tungusenfamilie aufgestöbert, über die er dann ein ganzes Buch schrieb.

Wir sehnen uns alle danach, daß die Dampferfahrt recht bald ihr Ende erreicht. Am Sonnabend den 17. August mittags sind wir nun auch bereits bei Ustkara angelangt, dem Hauptplatze der transbaikalischen Goldindustrie. Der Ort liegt nur noch 65 Kilometer von Stretensk entfernt. Wir kaufen das letzte Mal bei einer Bauerfrau Milch und Früchte; nun legen wir bis Stretensk nicht wieder an. Unterwegs begegnen wir einem Schleppdampfer, der von Stretensk herunterkommt und einen Kahn mit Deportierten hinter sich zieht. Der Schlepp-



Deutsch-evangelische Kirche in Irkutsk (S. 283).

kahn, auf dem die Deportierten untergebracht sind, ist jedenfalls ein wesentlich besseres und bequemeres Beförderungsmittel, als die Flöße, auf denen die freiwilligen Auswanderer den Fluß hinunterfahren. Die Deportierten werden heutzutage trotz des großen Mangels an Industriearbeitern doch nur noch in den der Krone gehörigen Bergwerken beschäftigt. Sibirien als eigentliches Deportationsland gehört bereits einer vergangenen Epoche an. Die Kolonialverhältnisse haben es mit sich gebracht, daß das Deportationswesen die freie Einwanderung beeinträchtigt hat, und somit wurde die Insel Sachalin zum Deportationsort auserwählt, wo die Deportierten mit Wegebauten und Kohlenbergbau beschäftigt werden. Es ist neuerdings viel davon die Rede gewesen, daß der Zar die Absicht habe, die Deportation gänzlich aufzuheben. Diese Maßregel wäre für den sibirischen Bergbau bei dem Mangel an Arbeitskräften von recht einschneidender Wirkung und dürfte im kleinen ebenso übereilt erscheinen und unerfreuliche Verhältnisse zeitigen, wie seinerzeit die Emanzipation der Bauern es getan hat. Es ist sehr bedauerlich, daß Feuilletonisten, die unter allen Umständen sensationell schreiben wollten, das sibirische Deportationswesen in so gräßlichen Farben ausgemalt haben, daß durch ihre sonst recht dankenswerten Arbeiten für eine sachgemäße Beurteilung des Deportationswesens wenig Nutzen geschaffen worden ist. Solche Bücher wie dasjenige von Kennan, sind nur dazu geeignet, die an sich schon sehr vagen Vorstellungen von sibirischen Verhältnissen noch mehr zu verwirren, und auch die Romane Tolstois über die sibirische Deportation zeitigen oft Vorstellungen, die den tatsächlichen Verhältnissen Zwang antun. Ich teile die Ansicht einer großen

Anzahl sachlich denkender sibirischer Männer, die das Los der Deportierten keineswegs als ein im Verhältnis zu den in Gefängnissen internierten Verbrechern für so beklagenswert halten. Auf Sachalin z. B. ist das zur Bewachung der Deportierten bestimmte Beamtenpersonal vielfach ganz machtlos. Da aber einer auf den anderen angewiesen ist, so bildeten sich fast patriarchalische Verhältnisse heraus, die ein Fernstehender überhaupt nur schwer begreifen kann. Auch sozial erwachsen dem Verbrecher, der seine Strafzeit verbüßt hat, in Sibirien viel weniger Schwierig-

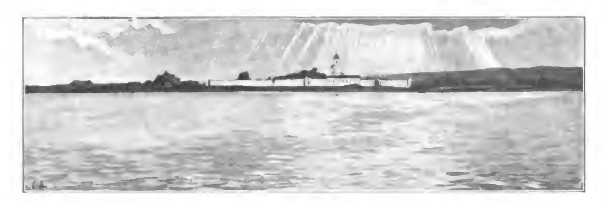


Der „train de luxe“ (S. 296).

keiten für ferneres Fortkommen, als in den engherzigen europäischen Verhältnissen. In Wladiwostok und den Städten des Amur befinden sich eine ganze Anzahl hochintelligenter und arbeitsamer Menschen, die wegen früherer Fehltritte nach dem fernen Osten deportiert worden sind, und es gehört im allgemeinen unter die Zahl der Unhöflichkeiten, wenn man in jenen Gegenden Personen, die man neu kennen lernt, etwa fragen wollte, auf welche Weise sie nach Sibirien gekommen sind. Tiefgreifende soziale Unterschiede zwischen Neueinwanderern und ehemaligen Deportierten bezw. deren Nachkommen sind von Haus aus nicht vorhanden, und wenn neuerdings behauptet wird, daß die freiwilligen Einwanderer in Sibirien sich gegen die weitere Deportation verwahren, so ist das auf eine Agitation politischer Schwärmer zurückzuführen, die über

ihren Theorien das wirtschaftliche und Staatsinteresse beiseite setzen. Die Deportation hat für Sibirien eine ganz erhebliche kolonialwirtschaftliche Bedeutung im guten Sinne erhalten, und besitzt sie noch heute. Wenn man sich aber ausschließlich auf den humanen Standpunkt stellen will, so meine ich, ist es viel menschlicher, daß man einen Übeltäter, der die gute Absicht hat, wieder ein nützliches Glied der menschlichen Gesellschaft zu werden, fast vorurteilslos wieder aufnimmt in die Gemeinschaft der übrigen und ihm die Möglichkeit dazu giebt, als wenn ein solcher Mensch, wie es bei uns in Europa geschieht, durch einen derartigen dunklen Punkt in seiner Vergangenheit für immer aus der Zahl der anständigen Menschen oder derjenigen, die es jemals wieder werden können, gestrichen wird. Die Deportation ist eine derjenigen Fragen, die nur selten sine ira et studio behandelt zu werden pflegen, und es ist daher um so mehr angebracht, der Litteratur entgegenzutreten, die in der sibirischen Deportation einen gefundenen Stoff für sentimentale Romane zu haben glaubt. Andererseits braucht wohl nicht besonders betont zu werden, daß die Anwendung der Deportation auf sogenannte politische Verbrecher ein Ausfluß des Despotismus ist, in dessen Verurteilung sich die Gebildeten aller Kulturvölker einig sind.

Die Dunkelheit ist hereingebrochen, aber wir fahren noch einige Stunden nach Sonnenuntergang. Ich packe in der Kajüte meine letzten Sachen zusammen und trete eben hinaus auf Deck, da berührt ein Ton mein Ohr, der mich angenehm erschreckt. Es ist der schrille Pfiff einer Lokomotive. Kurz darauf biegt unser Dampfer um den letzten Hügel, der uns die Aussicht versperrt, und rechts und links auf beiden Ufern sehen wir ein glitzerndes Lichtermeer auf uns zukommen. Es ist Stretensk, links der Ort, rechts der Bahnhof. Lieblich klingt das kurze Pfeifen und Rasseln eines Rangierzuges zu uns herüber. Heil und Segen! Der Anschluß an die Kultur ist wieder erreicht. Vier Wochen haben wir gebraucht, um von Chabarowsk nach Stretensk zu gelangen, ohne daß wir auch nur eine Minute mehr Aufenthalt genommen haben, als unbedingt nötig war. Bald macht auch der „Charbin“ am Ufer fest, und das erste, das wir an Land unternehmen, ist, daß wir nach dem Hotel gehen, um dort den Fahrplan einzusehen. Morgen früh 8 Uhr geht unser Zug, der uns zunächst bis zum Baikalsee bringen wird. In dem Hotel finden wir die ersten Zeitungen neueren Datums vor, darunter auch eine nichtrussische Zeitschrift, und zwar ausgerechnet — das „Journal amusant“, selbstverständlich mit diversen Pinselstrichen. Beim Zensor scheint die franco-russische Freundschaft also Halt zu machen.



Kloster Possolsk auf einer Insel im Baikalsee (S. 288).

VI. Kapitel.

Durch Transbaikalien.

1. Zum Baikalsee.

18. August.

Es ist in der Tat ein angenehmes Gefühl, wenn man weiß, daß der Schienenstrang hier vor uns nur mit einer einzigen Unterbrechung bis zu unseren heimatlichen Gefilden und weiter reicht. Jetzt steht uns nur noch Bahnfahrt bevor, abgesehen von der kleinen Strecke über den Baikalsee, die wir auf einem Trajektdampfer zurücklegen. Nur noch 11 Tage Bahnfahrt. Eine lange Strecke zwar! Man möchte fast davor zurückschrecken, wenn man eben nicht vorher die Schule des Leidens auf dem Wasser durchgemacht hätte. Freilich macht es von vornherein keinen besonders guten Eindruck, daß die Bahnstrecke die letzten drei Tage unbefahrbar war. Der Regen, der in den letzten Tagen — für uns leider zu spät — eingesetzt hat, hat den Bahndamm auf der Strecke teilweise weggeschwemmt, und für Reparaturen nimmt sich der Russe viel Zeit. Gestern ist wieder der erste Zug gegangen, doch konnte er nicht sämtliche Passagiere, die sich in Stretensk inzwischen angesammelt hatten, bewältigen. Wir haben daher heute einen sehr erheblichen Andrang zu erwarten. Dennoch scheint mir die Sorge anfangs etwas zu weit getrieben, daß meine russischen Mitreisenden bereits um 4 Uhr morgens aufstehen und um 5 Uhr mit ihrem Gepäck sich zum Bahnhof begeben wollen. Aber es zeigt sich, daß diese Vorsicht durchaus angebracht ist. Ursprünglich hatte ich in Erwägung gezogen, den sogenannten Luxuszug zu benutzen, der seit der vergangenen Woche einmal zwischen Stretensk und Mysowaja, der Endstation der Transbaikalbahn am Ostufer des Baikalsees, verkehrt. Von Irkutsk aus fährt der Luxuszug nach Moskau alsdann zweimal in der Woche. Indessen hätte

ich auf den Zug drei Tage warten müssen; so fahre ich lieber mit dem langsameren Postzug und verwende die drei Tage Aufenthalt auf Irkutsk.

Nikolai Michailowitsch's Bursche ist pünktlich um 5 Uhr morgens mit zwei Wagen am „Charbin". Nachdem ich zu guter Letzt noch Herrn Neumann das Beschwerdebuch zurückgegeben und meine Gepäckfracht bezahlt habe, trotzdem wir 13 Tage anstatt der versprochenen elf gebraucht haben, wandern wir neben unseren Gepäckwagen nach der Fähre. Es ist das eine sogenannte Pendelfähre. An einem Pfahl, der eine Strecke stromaufwärts im Flusse verankert ist, ist ein langes Drahtseil befestigt, an dem die Fähre hängt. Diese pendelt nun unter Benutzung des strömenden Wassers und des Steuers selbsttätig zwischen den beiden Ufern hin und her. Nach langem Warten werden wir endlich übergesetzt und stapeln unser Gepäck im Gepäckraum auf. Punkt 7 Uhr wird der Billetschalter geöffnet, und Nikolai Michailowitsch richtet es so ein, daß er der erste ist, der Billets kauft. Der Andrang ist in der Tat ganz außerordentlich, und während Nikolai Michailowitsch das Gepäck expediert, belege ich ein Coupé erster Klasse mit zwei Plätzen für uns beide. Das Expedieren des Gepäcks von 200 Passagieren nimmt eine unglaublich lange Zeit in Anspruch, trotzdem der Expedient nicht müde wird, auf seiner Rechenmaschine zu klappern, um die Gepäckfrachten festzustellen. Nachdem wir bereits seit 3½ Stunden tätig waren, finden wir uns gegen ½8 Uhr mit unserer bisherigen Reisegesellschaft am Theetisch im Wartesaal wieder zusammen und wollen alsdann unsere Plätze einnehmen. Indessen finden wir zu unserem maßlosen Erstaunen unser Coupé verschlossen, und ein niederer Bahnbeamter überreicht uns unsere Mäntel, die ich im Coupé bereits aufgehängt hatte. Gleichzeitig erfahren wir, daß das Coupé für einen russischen Oberst und für den Stationsvorsteher belegt worden ist. Selbstverständlich protestieren wir sehr energisch. Der Stationsvorsteher wird geholt, und Nikolai Michailowitsch parlamentiert eine ganze Zeit lang ohne Erfolg mit ihm herum. Mittlerweile sind aber auch die übrigen Plätze des Zuges sämtlich belegt worden, und man würde uns kalten Herzens zurücklassen, wenn wir nicht ganz energisch unsere Rechte wahrten. Aber trotzdem Nikolai Michailowitsch nicht auf den Mund gefallen ist und sein ganzes Schwergewicht eines Stabskapitäns des Semenoffskischen Garderegiments in die Wagschale fallen läßt, kommt er zu keinem Resultat. Wir würden doch so höflich sein, meint der Stationsvorsteher, und einem Oberst den Vorzug lassen. Als die Verhandlungen nicht weiter gehen, greift Nikolai Michailowitsch zu einer Kriegslist. Vor wenigen Tagen ist nämlich ein höherer deutscher Beamter im diplomatischen Dienst, der mit besonderen Empfehlungen des Generalgouverneurs reiste und auf dem Regierungsdampfer von Blagoweschtschensk nach Stretensk befördert worden ist, durchgefahren, und der „deutsche Minister" hat vielfach eine Rolle in unseren Gesprächen gespielt. Wem solche Empfehlungen zu Gebote stehen, für den sieht alles anders aus, als wie für den unempfohlenen Reisenden; da machen die Russen alles möglich, um einen guten Eindruck hervorzubringen. Obwohl es für mich ein leichtes gewesen wäre, gleichfalls derartige Empfehlungen zu erhalten, hatte ich doch absichtlich darauf verzichtet, weil ich eben Sibirien so kennen lernen wollte, wie es sich dem unempfohlenen Reisenden darbietet. Plötzlich bemerke ich nun, wie der Stationsvorsteher vor mir eine Verbeugung nach der anderen macht, und mein Erstaunen wächst, als er die Tür des Coupés,

die er bis dahin krampfhaft verteidigt hat, öffnet und uns beide mit einer höflichen Handbewegung einladet, unsere Plätze in Besitz zu nehmen. Das Rätsel löst sich sehr bald. Nikolai Michailowitsch hat ihn nämlich ganz unvermittelt gefragt, wann denn der „deutsche Minister" durchgefahren sei. Der deutsche Minister? Oh, er ist gestern erst abgefahren. „Ach, das wird dem Herrn hier aber furchtbar leid tun." — „Ja, warum denn," fragt der Beamte bestürzt, „der Herr gehört wohl zu dem deutschen Minister?" — „Na, selbstverständlich," sagt Nikolai



In der Taiga (S. 297).

Michailowitsch, „er muß ja alles daran setzen, um ihn noch einzuholen, weil er ihm eine wichtige Botschaft zu überbringen hat. Er hat mich gebeten, mit ihm zu reisen, weil er kein Russisch versteht!" — Ich kann versichern, daß ich an dieser Notlüge unschuldig bin. Aber das Gerücht, daß ich eine hohe Standesperson sei, die dem „deutschen Minister" nachreist und ihn unbedingt einholen muß, hat sich offenbar mit Windeseile verbreitet. Jedermann begegnet mir mit ausgezeichneter Hochachtung. Selbst der Oberst, der uns vertreiben wollte, läßt sich mir vorstellen. Er ist zu sehr Militär, als daß er sich nach meinen Staatsgeheimnissen des Näheren zu erkundigen wagte. Es kommt jetzt nur darauf an, daß ich den mir allseitig dargebrachten Respekt mit der nötigen Würde entgegennehme.

Es wird noch ein Wagen angehängt, in dem nun der Oberst und der Stationsvorsteher Platz nehmen. Wir sind in punkto Pünktlichkeit bereits so hartgesottene Sünder, daß wir gar nicht einmal mehr etwas dabei finden, wenn der Zug anstatt um 8 Uhr vormittags, erst um 10 Uhr abgeht. Wir fahren jedenfalls ab, und das ist die Hauptsache. Zunächst geht es an der Schilka entlang. Da drüben liegt unser guter alter „Charbin", dieser Malefizkasten, der „Kommandir" winkt von der Kommandobrücke, und auch Herr Neumann winkt uns mit dem wiedereroberten Beschwerdebuch ein Lebewohl zu. Unsere Fahrt geht langsam von statten. Erst nachmittags kommen wir nach Nertschinsk, dem Schauplatz jenes schmachvollen Friedens, in dem Rußland seinerzeit das Amurgebiet wieder an China zurückgeben mußte. Die Bahn geht in einer Entfernung von drei Kilometern an der Stadt vorbei, obgleich gar kein Grund vorlag, weshalb sie nicht dichter hätte herangelegt werden sollen. Aber die Ingenieure, die die Bahn gebaut haben, verlangten, daß die Stadt ihnen einen „Zuschuß" von vier Millionen Rubel bezahlen sollte, dann würde die Bahn dicht an Nertschinsk herangebaut. Die Kaufleute von Nertschinsk weigerten sich, die vier Millionen Rubel zu bezahlen, und so wurde die Bahn eben nicht dicht an die Stadt herangeführt. Andere Städte waren klüger, und die Bahningenieure sind heute reiche Leute. Der Himmel ist eben überall gleich hoch, und der Zar auch von Nertschinsk aus gerechnet noch weit. Die Station Nertschinsk verfügt über ein reichbesetztes Büffet, wo wir ausgezeichnete russische Küche bekommen. Eine wahre Erholung nach der schlechten Schiffskost der letzten Wochen! Es hat übrigens sein Gutes, daß die Bahn so langsam fährt, desto besser werden wir schlafen. Wir legen uns daher, Nikolai Michailowitsch und ich, auf unseren Schlafpolstern nieder, verträumen von nachmittags um 4 Uhr bis zum anderen Mittag um 2 Uhr der letzten Tage Qual, die groß war, und sparen auf diese Weise die Kosten für Abendbrot und Morgenthee.

* * *

19.–20. August.

Die Gegend Transbaikaliens, durch die unsere Bahnstrecke führt, ist gut angebaut. Der Unterschied mit den Amurgegenden tritt augenfällig zu Tage. Große Bauerndörfer wechseln ab mit Einzelgehöften. Rinderherden von mehreren 100 Stück Vieh weiden auf den nach dem Regen saftig grünen Rasenflächen. Wald, Ackerland und Wiese folgen aufeinander. In der Nacht haben wir die Station Kaidalowo passiert, wo die noch im Bau befindliche transmandschurische Bahn abzweigt, die von hier aus nach der mandschurischen Grenze und dann über Chailar und Tsitsikar nach Charbin führt; dort gabelt sie sich in eine südliche Linie nach Mukden, Niutschwang, bezw. Port Arthur und Dalny, und in eine östliche nach Ninguta, Pogranitschnaja, Nikolsk und Wladiwostok. Am Nachmittag unseres zweiten Reisetages passieren wir Tschita, die Hauptstadt Transbaikaliens, und überschreiten das Jablonowoigebirge bei der Station Jablonowoja in einem etwa 300 Meter langen Tunnel, den meine Mitreisenden wie ein Weltwunder ansehen, und von dem sie schon tagelang wie von dem großen bevorstehenden Ereignis gesprochen haben. Auf der Strecke Wladiwostok-Petersburg ist das der einzige Tunnel. Nachdem wir das Tal der Schilka verlassen haben, sind wir in dem Tale der Ingoda, die zusammen mit dem Onon die Schilka bildet, bis zu der Wasserscheide, dem Jablonowoigebirge hinaufgestiegen

und befinden uns nunmehr bereits im Flußgebiet des Jenissei. Die Bahn führt im Tale des Chilok die sanften Höhen des Gebirges abwärts und erreicht bei dem lieblich gelegenen Werchne-Udinsk das Tal der Selenga, die ihre Wasser in der Mongolei sammelt, um sie in den Baikalsee zu ergießen. Das Landschaftsbild bei Werchne-Udinsk ist entzückend schön, man hat einen weiten Blick nach Süden, hinein in das Selengatal, dasselbe Tal, in das die Karawanenstraße von Peking über Kalgan durch die Mongolei und über Kiachta einmündet. Namentlich im Winter bewegen sich auf dieser Straße endlose Kamelkarawanen, die den chinesischen Thee über Land von Hankau am Jangtse in Mittel-China nach dem Hauptstapelplatz für Thee, Kiachta, bringen. Hier sitzen die russischen Großhändler, der Thee erhält neue Packungen und geht von hier aus als sogenannter Karawanenthee nach Europa. Der sogenannte russische Thee, den wir in Europa trinken, ist also schließlich auch nichts anderes als chinesischer Thee.

2. Der Baikal.

21. August.

Das Hochplateau, auf dem die Transbaikalbahn entlang führt, erreicht im Chamar-Daban eine Höhe bis zu 2000 Fuß. Die Ausläufer dieses Gebirgszuges drängen sich dicht an den Baikalsee heran und umgrenzen zusammen mit dem sogenannten Baikalgebirge den größten Süßwassersee der alten Welt. Der Baikalsee ist nach den großen nordamerikanischen Seen und dem Viktoria-Nyanza in Afrika überhaupt der größte Süßwassersee. Er ist über 600 Kilometer lang, seine Breite schwankt zwischen 30 und 90 Kilometer, die von ihm überdeckte Fläche beträgt 34 179 Quadratkilometer. Zahlreiche Sagen der umwohnenden Buriaten und Mongolen haben ihn umsponnen. Sein Name „bai-kul" bedeutet auf Deutsch „der reiche See", was in Bezug auf seinen Fischreichtum gilt. Die Mongolen nennen ihn den „heiligen See", den „dalai-nor". In ihren Sagen verlegen sie die Heimat ihres größten Heroen, des Tschingis Khan, auf eine der von seinen Wellen umspülten Inseln.



Der Salon im „train de luxe" (S. 298).

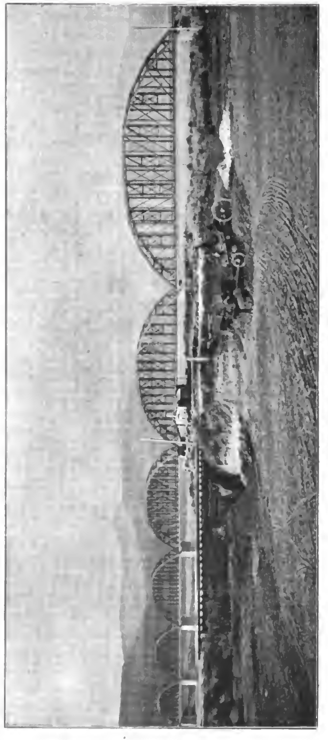
Bereits nachts um 3 Uhr weckt mich das plätschernde Getöse der Brandung, das sogar das Rollen der Räder übertönt, aus meinem Schlaf, der in der Erwartung nur ein Halbschlummer war. Es geht auf 4 Uhr morgens, wir haben das Selengatal verlassen und fahren bereits eine ganze Strecke an dem

Gestade des Sees entlang, der den Eindruck eines wirklichen Meeres macht. Es dauert nicht lange, so sind wir auf der Endstation der Transbaikalbahn in Mysowaja angelangt. Aus dem einst elenden Kosakendorf hat sich infolge des Bahnbaues ein großer Ort entwickelt, der nur noch darauf wartet, zur Stadt erhoben zu werden. Unser Zug hält, die Passagiere werden nach und nach munter, und eine gewisse Aufregung macht sich bald bemerkbar, schon deshalb, weil hier die Zollgrenze liegt. Es ist etwas eigentümlich, daß der Reisende, der bereits in Wladiwostok eine Zollgrenze zu überschreiten hatte, hier nochmals eine Revision seiner Sachen über sich ergehen lassen muß. Aber die Zollgrenze in Mysowaja, oder korrekter noch ausgedrückt, in Irkutsk, wird aufrecht erhalten, teils weil hier die alte Handelsstraße durch die Mongolei von China her einmündet, teils weil auch die Güter, die über Land aus der Mandschurei nach Rußland importiert werden, ohne die Zollgrenze in Wladiwostok passiert zu haben, zur Zahlung herangezogen werden sollen. Die Zollabfertigung geht ohne besondere Schwierigkeiten vor sich. Weil alles so glatt verlaufen ist, drücke ich dem Gepäckträger als Trinkgeld einen Rubel in die Hand. Er ist damit nicht zufrieden und verlangt drei Rubel. Der unverschämte Bursche hält mir die offene Hand mit dem Rubelstück entgegen. Da ihm ein Rubel zu wenig ist, so nehme ich ihm das Geldstück wieder aus der Hand, stecke es in mein Portemonnaie, und nun bekommt er gar kein Trinkgeld. Über diese etwas ungewöhnliche Abfertigung ist er so verblüfft, daß er zunächst mit offenem Munde dasteht und ganz geknickt abtrollt, nachdem ich ihm ein kräftiges „Paschol!“ (marsch!) entgegengedonnert habe.

Nachdem die Zollabfertigung erledigt ist, fahren wir noch eine kurze Strecke bis zur Landungsstelle am Seeufer hin. Der Zug wird von der Maschine geschoben und hält neben dem mächtigen hölzernen Wellenbrecher, der gleichzeitig Quai ist.

Der Baikalsee ist die einzige Strecke, auf der die Bahn noch unterbrochen ist. Ursprünglich hatte man die Absicht, den teuren Bau einer Bahn um das steile Südufer des Sees herum zu sparen, und die Verbindung zwischen dem Ost- und Westufer durch Trajektdampfer aufrecht zu erhalten. Es wurde daher unter großen Schwierigkeiten ein bei Armstrong gebauter Eisbrecher in einzelnen Teilen nach dem Baikalsee transportiert und drüben auf der anderen Seite bei Listwennitschnaja zusammengesetzt. Der Eisbrecher wurde so eingerichtet, daß er in seinem mächtigen Rumpf ganze Eisenbahnzüge aufnehmen kann. Der Trajektverkehr sollte im Sommer und Winter durch diesen Dampfer aufrecht erhalten werden. Auch noch ein kleinerer Eisbrecher, die „Angara“, wurde zu seiner Unterstützung erbaut. Doch stellten sich den ursprünglichen Plänen sehr bald erhebliche Schwierigkeiten in den Weg. Im Winter hielt es außerordentlich schwer, einen Weg durch das bis zu acht Fuß dicke Eis des Sees freizuhalten, und im Sommer wird der See durch die infolge der kontinentalen Lage Central-Asiens mit der Regelmäßigkeit und Stärke der Passatwinde auftretenden Luftströmungen stark aufgewühlt, sodaß die Belastung des ziemlich hoch aus dem Wasser herausragenden Dampfers mit schweren Bahnzügen zeitweilig recht gewagt erscheint, ganz abgesehen davon, daß der „Baikal“ für den Verkehr allein nicht ausreichen würde, und der ganze Betrieb ins Stocken käme, wenn er irgendwelche Havarien erleiden würde. Der Eisbrecher „Angara“ aber ist für die Übernahme ganzer Eisenbahnzüge nicht eingerichtet. Die Güter mußten also umgeladen werden. Somit hat sich das Komitee der sibirischen Eisenbahn

doch zum Bau der Baikalumgehungsbahn entschließen müssen. Ich lese in einer Anzahl von Büchern, daß der Bau dieser Bahn mit ganz anormalen technischen Schwierigkeiten verbunden sein soll, und die russischen Ingenieure erklärten mir dasselbe. Indessen scheint es mir, als seien diese Darstellungen stark übertrieben und legten der Beurteilung der Schwierigkeiten ausschließlich die Auffassungen der russischen Ingenieure zu Grunde. Die russischen Bahningenieure sind aber bei der flachen Bodengestaltung Rußlands gewöhnt, meist nur Bahnen in ebenem Gelände zu bauen, und sehen daher häufig Schwierigkeiten, die der Bahnbau gebirgsreicherer Länder spielend überwindet. Sie haben eine wahre Angst vor Durchstichen und Tunnelbauten. Selbst um kleine Einschnitte zu vermeiden, legen sie lieber weitausholende Kurven an. Die beste Illustration für diese Tunnelfurcht bietet die Bahn über den Ural, die den ganzen Höhenzug in weitausholenden Windungen und Serpentinen hinan- und hinabsteigt ohne tiefere Einschnitte oder gar Tunnelbauten. Die Angst vor dem Tunnelbau ist es, die das Gerücht erzeugt, es sei der Bau der Baikalumgehungsbahn mit so enormen Schwierigkeiten verknüpft. Einem deutschen Techniker würden diese Schwierigkeiten kaum erwähnenswert erscheinen. Die Bahn kann von Irkutsk aus zunächst eine ganze Weile dem Tale des Irkut folgen,



Brücke über den Jenissey (S. 298).

und es braucht alsdann, abgesehen von einigen Einschnitten, nur ein einziges Mal ein Tunnel von etwa 600 Fuß geschlagen zu werden. Das sind aber Schwierigkeiten, die den russischen Ingenieuren soviel Kopfschmerzen bereiten, daß sie nun bereits seit Jahren der Welt erzählen, welche enormen technischen Schwierigkeiten sie bei der Baikalumgebungsbahn zu überwinden haben, und was sie doch im Grunde genommen für tüchtige Leute sind, die so etwas fertig bringen. Dabei ist ihre Arbeit auch in der Ebene einer fachmännischen Kritik gegenüber außerordentlich wenig stichhaltig. Auch die Bahn, auf der wir soeben gekommen sind, ist recht nachlässig gebaut. Bereits jetzt, kaum ein Jahr nach ihrer Eröffnung, hat sich der Bahndamm stellenweise derartig gesackt, daß die Wagen trotz der langsamen Fahrt andauernd hin und her schaukeln. Der Betrieb erfolgt daher auch nur mit großer Vorsicht, und alle Augenblicke stellen sich irgendwelche Lüderlichkeiten heraus, die die Betriebssicherheit auf dieser Strecke stark beeinträchtigen.

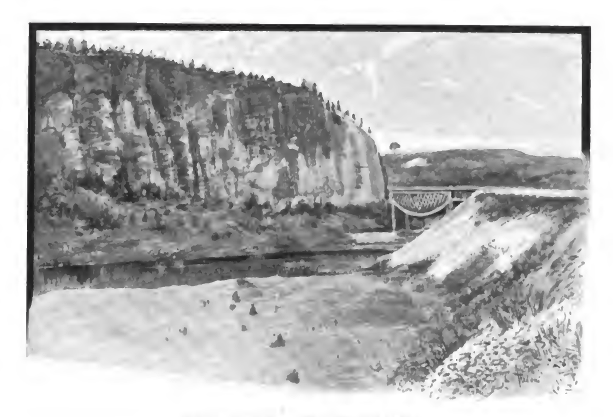
Nachdem die Morgennebel gewichen sind, liegt die klare grüne Wasserfläche vor uns, eine Kette von Hügeln und Bergen umsäumt den See. In dunstigen Umrissen sieht man drüben das andere Ufer liegen, der See hat in dieser Gegend gerade seine geringste Breite. Die Anlegestelle ist durch eine mächtige in's Wasser hinausgebaute hölzerne Mole, gegen die der Brandungsgischt an die zehn Meter hoch aufspritzt, gegen den Wellengang geschützt. An ihr liegt der Dampfer, der Eisbrecher „Angara“, der uns nach dem anderen Ufer bringen wird. Der viel größere, mit vier Schornsteinen versehene Eisbrecher „Baikal“ wird noch von der anderen Seite erwartet. Er wird jetzt überhaupt nicht mehr dazu benutzt, um Passagiere zu befördern, sondern nur für den Transport von Güterzügen. Die Eisenbahnschienen, die im Innern des Dampfers liegen, werden an der Anlegestelle mit den an Land befindlichen Schienen gekoppelt. Eine Klappbrücke, die durch einen Elevator je nach dem Wasserstande des Sees hoch und niedrig gestellt werden kann, bildet das bewegliche Mittelglied zwischen Land und Schiffsraum, über das hinweg die Güterzüge in den Trajektdampfer hineingeschoben werden. Da unser Gepäck bis Irkutsk expediert ist, so übernimmt die Bahnverwaltung das Verladen, und die Passagiere brauchen sich nur in den eleganten Salen des Dampfers, der den Typus eines Hochseedampfers besitzt, zu begeben, um nach vier Stunden auf der Westseite bei der Station Baikal, die Listvennitschnaja gegenüberliegt, an einer ähnlich eingerichteten Anlegestelle an Land zu gehen. Es weht uns ein kräftiger Wind aus Südwest entgegen. Die Wellen kommen gerade von vorn, es sind kurze hohe Wellen, die den Eisbrecher, der als solcher vorn keinen Kiel besitzt, sondern flach gebaut ist, in heftig stampfende Bewegungen versetzen. Infolgedessen sind über 90 Prozent der Passagiere seekrank. Eine derartig epidemisch auftretende Seekrankheit habe ich bisher noch nicht erlebt. Namentlich unter den Deckpassagieren, die im allgemeinen über geringere Willenskraft verfügen, kann man wahre Leichen sehen, die erst wieder etwas zu sich kommen, als die Wellen niedriger werden, jemehr wir uns dem Westufer des Sees nähern. Wir passieren eine Insel, von der malerisch das weiße Mauerwerk und der hohe Turm des Posolsklosters „zur heiligen Verklärung“ herüberleuchten. Auf der Station Baikal beginnt die sogenannte mittelsibirische Eisenbahn, die uns nach 60 Kilometern in vier Stunden nach Irkutsk bringt. Als wir landen, steht unser Zug bereit, und es beginnt ein wahrer Sturm auf ihn. Aber darauf ist man schon vorbereitet. Sämtliche Waggons sind geschlossen, und erst als alle



Station in der Kirgisensteppe (S. 299).

Passagiere versammelt sind, giebt der Stationsvorsteher das Zeichen, daß die Wagen geöffnet werden. Nun heißt es: „Wer zuerst kommt, mahlt zuerst". Erst nachmittags um vier Uhr — solange hatten die Zollabfertigung, die Einschiffung in Mysowaja, die Ausschiffung in Baikal und die Überführung des Gepäcks aufgehalten — fahren wir weiter. Die Bahn führt am linken Ufer der Angara entlang. Diese ist der wasserreiche Ausfluß des Baikalsees, der ihn an das Wassersystem des Jenissei anschließt. So gelangen die Gewässer der Selenga, der Tunguska (der sogenannten oberen Angara) und der zahlreichen kleinen Küstenflüsse, die sich in den See ergießen, ins nördliche Eismeer. Die Angara hat ein fast reißendes Gefälle, sie gilt als der klarste und gleichmäßig kälteste Fluß der Erde. Aus verschiedenen Seitentälern erhält ihr durchsichtiges, leicht grün gefärbtes Wasser, durch das man jedes Kieselchen auf dem ziemlich tiefen Grunde erkennen kann, neuen Zufluß. Abends gegen 8 Uhr — es ist bereits dunkel geworden — erscheinen rechts von uns auf dem anderen Ufer des Flusses zahlreiche Lichter, ja ein ganzes Meer von Lichtern. Der Bahnhof Irkutsk liegt auf dem linken Ufer der Angara, gegenüber aber auf der anderen Seite liegt die Stadt mit ihren mehr denn 50000 Einwohnern, die Hauptstadt des Gouvernements Ost-Sibirien, nach Tomsk die größte Stadt Sibiriens. Eine Troika führt Nikolai Michailowitsch und mich auf der langen hölzernen Schiffsbrücke über die Angara hinüber nach der Stadt mit ihren zahlreichen weißen Häusern, mit ihren goldenen und blauen Kuppeln, der einstigen Residenz Muravioffs.

Geistig sind wir nunmehr so gut wie in Europa. Acht Tage Schnellzugsfahrt brauchen wir allerdings noch, um Moskau zu erreichen, und die Entfernung, die hinter uns und noch vor uns liegt, wird uns erst klar, als wir auf der Karte feststellen, daß wir uns, trotzdem wir bereits nahezu fünf Wochen nach Osten gereist sind, hier doch erst ungefähr unter demselben Längengrade befinden wie Singapore.



Partie vom Westabhang des Uralgebirges (S. 308).

VII. Kapitel.

Im „train de luxe".

1. Irkutsk, die Hauptstadt Ost-Sibiriens.

Wir sind im Hotel „Decko" abgestiegen, das angeblich das beste sein soll. Es wird das letzte Mal sein, daß ich die Leiden der sibirischen Gasthöfe durchkosten muß. Es scheint aber, als ob mir ihre Nachteile zu guter Letzt noch einmal ganz besonders klar vor Augen geführt werden sollen. Das Hotel ist stark belegt, sodaß Nikolai Michailowitsch und ich zusammen ein Zimmer mit zwei Betten beziehen müssen. Vorher haben wir in einem Restaurant zu Abend gegessen, während eine Volkssängertruppe Nationaltänze aufführte und russische Gesänge ertönen ließ. Wir begaben uns frühzeitig zur Ruhe. Nikolai schnarcht bereits in vollen Zügen, ich dagegen bestehe einen Kampf mit meiner Matratze. Diverse Sprungfedern sind zerbrochen, an der einen

Stelle sinkt man einen halben Fuß tief ein, an einer anderen bohren sich die nicht zerbrochenen Federn mit voller Sprungkraft in den Rücken. Trotz ehrlicher Versuche einzuschlafen gelingt mir das nicht. Jedermann wird aus eigener Erfahrung wissen, daß die Bestie im Menschen erwacht, wenn er schlafen will und ein miserables Nachtlager hat, obgleich er schweres Geld dafür zahlt. In meinem Ärger läute ich die elektrische Glocke, um irgend einen dienenden Geist herbeizurufen. Draußen auf dem Korridor habe ich nämlich eine andere Matratze bemerkt, und diese soll er mir gegen meine auswechseln. Aber niemand erscheint, und so entschließe ich mich denn selbst mein Bett auszuräumen, hebe meine Matratze heraus, trage sie auf den Korridor und schleppe die andere Matratze, die dort steht, hinein ins Zimmer. Allein kann ich sie nicht in das Gestell hineinbekommen, ich lasse sie also an der Erde liegen und packe das Bettzeug und mich selbst oben darauf. Diese Matratze ist wesentlich besser als die vorige, aber bald empfinde ich ein recht unangenehmes Jucken, das offenbar von gewissen kleinen Tierchen herrührt, auf die ich jetzt Jagd mache. Es sind ihrer aber zu viele, und wenn ich glaube, ich bin mit ihnen fertig, erscheinen wieder neue. Ich ziehe infolgedessen Strümpfe und Handschuhe an, binde mir meine Nachtbeinkleider und meine Nachtjacke an den Knöcheln zu und decke ein Taschentuch fest über mein Gesicht. So kann mir meine unliebsame Gesellschaft nicht beikommen, und es gelingt mir, den Rest der Nacht ohne weitere Störungen zu verbringen.

* * *

22. August.

Irkutsk ist eine Stadt, in der viel Reichtum steckt. Man behauptet, es hätte den relativ bedeutendsten Champagnerverbrauch der Welt. Die Stadt ist zum großen Teil aus Holz gebaut. Indessen findet man an den Hauptstraßen zahlreiche vornehme Steinbauten. In den Läden, die sich an der Hauptstraße hinziehen, kann man sämtliche europäische Bedürfnisse decken, allerdings alles zu einem sehr hohen Preis. Namentlich bewundere ich die Schaufenster eines hochelegänten Konfektionshauses, in denen die modernsten pariser Schnitte ausgestellt sind. Auf den Straßen sieht man ebenfalls viel Eleganz, zahlreiche schmucke Equipagen mit geputzten Menschen fahren dort, und es geniert nicht, wenn der Schmutz unter den Hufen der Pferde und von den Rädern hoch aufspritzt. Die Stadt besitzt ein sehr schönes Museum, das der Kaiserlich Russischen Geographischen Gesellschaft Sektion Irkutsk gehört. Ferner ist dort ein monumentales Theater, das von wohlhabenden Bürgern geschenkt wurde. Überhaupt sind die sibirischen Städte bei der meistens recht mangelhaften Kommunalverwaltung sehr viel auf private Hilfe angewiesen. Die Waisenhäuser und Schulen von Irkutsk verdanken ihre Entstehung und Unterhaltung zum großen Teil privater Hilfstätigkeit. Auch ein großes Findelhaus ist gestiftet worden, das aber den Bedürfnissen nicht mehr genügt. Das Leben der höheren Stände ist hier draußen, mehr noch als im europäischen Rußland, recht locker, und bei der Aufnahme von Kindern gilt der Grundsatz „La recherche de la paternité est interdit" auch als auf die „maternité" ausgedehnt. Im Stadtpark an der Angara finden gelegentlich Konzerte statt, bei denen die elegante Welt vertreten ist, oder während deren sie auf der daneben entlang führenden Straße Korso fährt. Irkutsk ist der Sitz der obersten Behörden Ost-Sibiriens, das durch die Bahn unmittelbar an das europäische



Der gebräuchlichste Brückentypus, z. B. Brücke über den Ob, die Belaja u. s. w. (S. 298).



Kapelle in einem Wartesaal III. Klasse (S. 299).

Rußland angeschlossen ist. Auch in der Verwaltung hat die Bahn Wandel geschaffen, insofern als das bisher ziemlich selbständig regierte Sibirien mit dem St. Petersburger Verwaltungsorganismus in engeren Zusammenhang gebracht werden, und die Rechtspflege nach europäischem Muster neu geordnet worden ist. An Monumentalbauten ist die Stadt reich, wir finden in ihr eine wundervolle Kathedrale „unserer lieben Frau von Kasan", die vollständig aus Stein gebaut und ein Meisterwerk russischer Architektur ist. Auch eine römisch-katholische und eine deutsch-evangelische Kirche besitzt die Stadt. Die deutsche Gemeinde von Irkutsk ist sehr zahlreich. Man kommt dort fast vollständig mit Deutsch aus, während sonst Französisch sehr gute Dienste leistet, Englisch dagegen fast nirgends gesprochen wird. Seitdem die Bahn existiert, können sich die Kaufleute von Irkutsk häufiger Aufenthalte in Europa gestatten, und wir finden sie viel in den



Auf dem Kamm des Uralgebirges (S. 308).

deutschen und böhmischen Bädern. Die Stadt ist zweifellos von den Städten, durch die wir bisher gekommen sind, die eleganteste und modernste, selbstverständlich nur unter Zugrundelegung sibirischer Verhältnisse. Objektiv betrachtet macht Irkutsk keinen anderen Eindruck als eine Mittelstadt Deutschlands, in der eine wohlhabende Kaufmannschaft tonangebend ist.

2. Durch Urwald und Steppe.

Eine unserer größten Sorgen ist, zu dem Luxuszug, der morgen abend Irkutsk verläßt, noch ein Billet zu bekommen. Nikolai Michailowitsch, der die Besorgung übernommen hat, ist auch bereits seit 9 Uhr unterwegs und bringt die Nachricht, daß in der ersten Klasse gute Plätze nicht mehr vorhanden sind. Wir entschließen uns daher zweiter Klasse zu fahren, deren Einrichtung sich in nichts von der erster Klasse unterscheidet, nur, daß in der ersten Klasse rote, in der zweiten modefarbene Plüschbezüge über den Polstern sind. Wir nehmen sofort Billets bis St. Petersburg; da die Bahn Zonentarif hat, so sparen wir dadurch über zehn Rubel, als wenn wir unsere Billets nur bis Moskau und von dort aus ein neues Billet nach St. Petersburg hätten lösen wollen. Das Billet kostet 60 Rubel, und zwar 42 Rubel beträgt der Fahrpreis, 15 Rubel der Zuschlag für den Luxuszug und drei Rubel die Gebühr, die für die Bettwäsche zu bezahlen ist; diese soll alle drei Tage gewechselt werden.

* * *

23.—28. August.

Wir haben das Gefühl, als ob wir in Irkutsk schon so gut wie zu Hause wären. Unser Luxuszug verläßt Irkutsk um 12 Uhr nachts, er ist bis auf den letzten Platz besetzt. Es sind verschiedene Gesellschaften, die die Luxuszüge stellen. Darunter befindet sich auch die Internationale Schlafwagengesellschaft. Unser Zug ist ein russischer, auch die Bedienung spricht nur russisch. Die Wagen sind ein gut Stück breiter als unsere D-Zugwagen, im übrigen aber genau so eingerichtet. Das Innere der Coupés ist direkt für lange Fahrt berechnet, die Polster sind lang und breit. Elektrisches Licht, das im Zuge selbst hergestellt wird, erstrahlt von der Decke, und die weißen Leinenbezüge — der Wagendiener hat bereits die Schlafgelegenheiten fertig gemacht — heimeln uns gemütlich an. Der Zug geht pünktlich ab, und wir strecken uns bereits auf unseren schneeigen Polstern nieder, da, plötzlich ein Ruck, sodaß wir förmlich an die Wand fliegen! Die Karpenterbremse hat angezogen, und der Zug steht momentan. Gleich zu Anfang unserer Reise also schon wieder ein Intermezzo! Wenige Meter vor der Maschine liegt auf dem Bahndamm ein großer Stoß Bahnschwellen. Es galt also nichts anderes, als den Zug zur Entgleisung zu bringen. Ich werde an die Sensationsromane erinnert, die Überfälle auf die Pazifikbahn beschreiben. Aber die sibirischen Wegelagerer, deren Banden zum großen Teil aus entlaufenen Verbrechern bestehen, denen sich häufig genug die Bauern anschließen, sind etwas harmloser als die Indianer, sie haben es nur auf den Gepäckwagen abgesehen. Mit ihren Karren halten sie im benachbarten Walde, und in der allgemeinen Verwirrung, die durch eine Entgleisung herbeigeführt wird, rauben sie das Gepäck der Reisenden. In unserem Falle geht die Sache dank der Aufmerksamkeit des Zugführers noch glimpflich ab, die Passagiere vereinigen sich, um dem Eisen-

bahnminister zu depeschieren, damit der Maschinenführer eine Anerkennung bekommt. Tags darauf hören wir, daß ein ähnliches Attentat auf den uns von Moskau her entgegenkommenden Postzug stattgefunden hat, leider mit besserem Erfolg. Die Maschine und noch zwei weitere Wagen sind zertrümmert und vom Fahrdamm heruntergeworfen, das Gepäck der Passagiere ist größtenteils geraubt worden. Auch bei uns im Zuge sind Diebe. Der Schwester vom roten Kreuz ist ein Koffer aus dem Zuge gestohlen worden. Trotz aller Nachforschungen bleibt er verschwunden. Derartige Vorfälle verschweigt die russische Presse selbstverständlich, die Zensur läßt sie nicht durch, aber sie gehören nun einmal mit zur Charakteristik der transsibirischen Eisenbahn. Man darf sich durch die geschickte Reklame, die das russische Verkehrsministerium für die transsibirische Eisenbahn im Auslande macht, nicht allzusehr beeinflussen lassen. Es ist auf der Bahn noch längst nicht alles so, wie es gesagt wird und sein sollte, selbst wenn man die Ansprüche ziemlich niedrig stellt. Wir durchfahren in den ersten Tagen noch gut kultivierte Gegenden. Sima, Tulun und Nischni-Udinsk ziehen an uns vorüber. Um uns Gelegenheit zu eingehenden Beobachtungen über Land und Leute zu geben, fährt die Bahn selbstverständlich zu schnell, obgleich auch unser Luxuszug an sich keineswegs zu schnell fährt. Auch er legt nur durchschnittlich 25 Kilometer in der Stunde zurück. Die Aufenthalte auf den Stationen sind ziemlich lang, einmal haben wir bis zu drei Stunden gewartet, allerdings um den Postzug, der unterwegs angefallen worden war, bei einer Weiche durchzulassen.



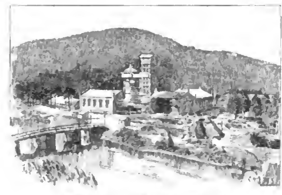
Felspartie im Ural (S. 308).

Am 25. August erreichen wir Kansk. Wir befinden uns nunmehr bereits im Gouvernement Jenisseisk und fahren fast andauernd durch den Urwald, die „Taiga“. Dieser besteht, wenigstens an der Bahnstrecke, nicht etwa aus großen mächtigen Bäumen; die meisten Stämme erreichen nur die Dicke von Telegraphenstangen. Der Wald ist stark gelichtet, vielfach sehen wir Wiesenstrecken, auf denen Rinderherden, Schafe und Pferde weiden. Doch soll mehr abseits von der Bahnstrecke der Wald noch dichter sein und auch noch große mächtige Stämme aufweisen. Im Zuge finde ich eine etwas anders geartete Reisegesellschaft als



Bergwerksbetrieb im Ural (S. 309).

bisher, einen belgischen Gelehrten, der sich auf einer Studienreise befindet und in Begleitung eines Landsmannes reist, eines Bergingenieurs, der für ein belgisches Syndikat ein Goldbergwerk in der Mongolei eingerichtet hat, ferner einen russischen Marineoffizier, der die Belagerung von Peking mitgemacht hat, einen alten englischen Kolonel, der früher in Nord-Indien Feldzüge geleitet hat, mit seiner Frau, ferner einen czechischen Professor aus Prag, übrigens ein sehr liebenswürdiger Reisekamerad, der zu allem Unfug aufgelegt ist, zu dem wir ihn im Übermut anstacheln. Dazu kommt noch eine ganze Anzahl von Passagieren, die auf Zwischenstationen ein- und aussteigen. Bald sind wir eine große Gesellschaft, von der jeder den anderen kennt, ohne daß man sich besonders vorgestellt hat, und jeder dem anderen hilft, die Zeit mit Anstand totzuschlagen. Den Versammlungsort bildet der elegant eingerichtete Salon- und Speisewagen, in dem sich auch eine Bibliothek befindet, die aber nur russische Werke enthält. Übrigens will ich doch eine Beobachtung nicht vergessen, die uns Deutsche charakterisiert. Es reist nämlich im Zuge ein deutscher Offizier mit. Es wäre doch nun das Natürlichste gewesen, daß wir beide als die einzigen Deutschen zuerst miteinander bekannt geworden wären. Aber nein, es läuft einer um den anderen herum, man kennt sich nicht, denn es hat sich noch keine Gelegenheit geboten, sich gegenseitig — vorzustellen! Erst später, am Ende der Reise, werden wir durch dritte miteinander bekannt. Abends geht es im Salon meistenteils sehr lustig her, ein Klavier steht darin, eine Dame spielt Violine, der Professor singt czechische Lieder, und wir feiern musikalische Soirée. In der Nacht des 25. August erreichen wir den Jenissei, den wir auf einer mächtigen Brücke aus Eisenkonstruktion bei der Station Krasnojarsk, die in elektrischem Lichte erstrahlt, überschreiten. Der gewaltige Strom reicht tief hinein nach dem chinesischen Turkestan, und an seinem Lauf liegen zahlreiche Niederlassungen, die sich bis nahe an das nördliche Eismeer hinausschieben. Am nächsten Tage passieren wir die Stationen Atschinsk und Mariinsk, nachmittags erreichen wir die Station Taiga, die mitten im dichtesten Urwald liegt und daher den Namen hat. Hier schließt sich eine Zweigbahn an, die nach Tomsk hinaufführt, der Hauptstadt West-Sibiriens. Tomsk ist die volkreichste Stadt Sibiriens, der Sitz einer Universität und verschiedener Fachschulen. Es ist der bedeutendste Handelsplatz der westlichen Teile Sibiriens. Während die Bahn bisher im wesentlichen dem alten sibirischen Wagentrakt gefolgt ist, der bei Jekaterinenburg den Ural überschritt und dann über Tjumen, Tobolsk, Tara nach Tomsk und von dort aus weiter führte, hält sich die Eisenbahn von jetzt an weiter südlich, überschreitet bei Kriwoschtschekowo auf einer gewaltigen Brücke den Ob, der neben Lena, Jenissei und Irtisch einer der großen Ströme Sibiriens ist, und führt über Kainsk nach Omsk, wo sie den Irtisch überschreitet. Der Taigacharakter der Landschaft hört jetzt auf, und die gewaltige kirgisische Steppe tritt in ihr Recht. Die Fahrt



Eisenwerk bei Slatoust (S. 309).

durch die Steppe ist sehr ermüdend, die Stationen liegen weit auseinander, oft bestehen sie nur aus wenigen Häuschen. Sonst aber schweift der Blick über die flache Landschaft hin, ohne daß sich ihm Punkte bieten, an denen er haften bleiben kann. Zahllose Herden weiden in Hürden, und vergeblich schaut man aus nach einem eingeborenen Kirgisen. Es ist so recht charakteristisch für diese Gegenden, daß man tagelang durch die Steppe fahren kann ohne des Anblickes auch nur eines einzigen Eingebornen teilhaftig zu werden. Auf den Zwischenstationen kreuzen wir mehrfach uns entgegenkommende Züge. Die Personenzüge führen häufig ein Dutzend Wagen mit, in denen Auswanderer fahren, die außerordentlich billige Tarife und auch sonst mancherlei Fürsorge auf ihrer Fahrt genießen. Auf jeder Station wird ihnen unentgeltlich heißes Wasser verabfolgt, meistenteils ist auch Gelegenheit zum Kochen vorhanden, und die Bauern der Umgegend halten Lebensmittel feil. Selbst für die religiösen Bedürfnisse der Auswanderer ist gesorgt, indem in den Wartesälen dritter Klasse häufig in irgend einer Ecke Betstühle, fast möchte man sagen, Kapellen errichtet worden sind, in denen Gottesdienst gehalten wird. In



Abschied vom Ural (S. 309).

einigen Zügen fährt sogar ein Wagen mit, der vollständig als Kapelle eingerichtet ist, eine wandelnde Kirche, jedenfalls auch eine der neuesten Errungenschaften der Verkehrstechnik. Die Stationen sehen mehr oder weniger alle gleich aus, hölzerne Gebäude, hölzerne Bahnsteige, und niemals fehlt der charakteristische Wasserturm und das Holzlager, das die Maschinen mit Brennmaterial versieht. Von Omsk aus machen die Stationen bereits einen stark europäischen Eindruck. Wir finden von jetzt an auch fliegende Buchhändler auf den Bahnhöfen und sogar deutsche Bücher und Zeitungen, die mit Begier gekauft und gelesen werden. Es sind allerdings keine reichsdeutschen Zeitungen, sondern Petersburger und Moskauer deutsche Blätter. Von der reichsdeutschen Litteratur allerdings bekommt man keinen hohen Begriff, wenn man nach den Vorräten urteilen will, die man bei den Bahnhofsbuchhändlern findet. Es ist fast ausschließlich die Reiselektüre von Otto Janke, die als Repräsentantin deutscher Litteratur fungiert. Ich suche mir deutsche Übersetzungen russischer Autoren heraus und studiere eifrig die Romane von Tolstoi, Dostojeffsky und Turgenjeff.

Auch Verkaufsbuden stehen auf den hölzernen Bahnhöfen, in denen man Andenken kaufen kann, die meistenteils im Ural fabriziert werden. Auf einer Station steht eine Bude mit herrlichen Schnitzereien aus Mammutzähnen, die für mehrere tausend Jahre in der Erde konserviert worden sind. Hin und wieder bringen Bauerfrauen sehr kunstvoll modellierte Figuren aus geknetetem, steinhart getrocknetem und bemaltem Brotteig zum Verkauf.

Wir passieren Petropauloffsk, überschreiten den Tobol bei Kurgan und erreichen in der Nacht vom 28. bis 29. August die Station Tscheljabinsk. Hier endet die transsibirische Eisenbahn. Es beginnt die Slatoust-Samarabahn, die die transsibirische Eisenbahn über das Uralgebirge mit dem europäischen Bahnnetz verbindet. Auf der Fahrt zwischen Kurgan und Tscheljabinsk haben wir einen Obelisken passiert, der die politische Grenze zwischen Asien und Europa markiert und gleichzeitig als Denkmal für Jermak gedacht ist. Tscheljabinsk liegt bereits in Europa, die politische Grenze greift also über die natürliche Grenze, das Uralgebirge, hinüber und bezieht einen Landstrich, der geographisch noch zu Asien gehört, gouvernemental nach Europa ein. —

* * *

Die transsibirische Eisenbahn liegt nunmehr hinter uns. Zweifellos ein monumentales Bauwerk, das zu den Weltwundern der Neuzeit gehört! Es ist eine gewaltige Kulturaufgabe, die Rußland mit dem Bau dieser Verbindung nach dem fernen Osten geleistet hat, und dieser Ruhm bleibt ihm ungekürzt, auch wenn der Bau in seinen Einzelheiten gar mancherlei Veranlassung zu scharfer Kritik giebt. Der Bau der Bahn war für Rußland sowohl eine politische wie wirtschaftliche Notwendigkeit, und es kann auch darüber kein Zweifel herrschen, daß die Bahn die Entwickelung des gewaltigen Ländergebietes, das wir auf einer Strecke von über 8000 Kilometern durchwandert haben, auf das vorteilhafteste beeinflußt hat. Eine andere Frage freilich ist es, ob man einstimmen soll in den Lobeshymnus, den die Presse aller Länder, und natürlich nicht zuletzt die russische, dem Bahnbau zu singen pflegt. Für uns Westeuropäer liegt ja die Bedeutung der Bahn in erster Linie darin, daß durch sie eine verhältnismäßig

Auf der großen Wolgabrücke (S. 309).



Die Wolgabrücke vom Westufer aus (S. 309).

schnelle Verbindung mit dem fernen Osten geschaffen worden ist. Wenn es aber von russischer Seite stets heißt, daß die Reise von West-Europa nach Ost-Asien nach Fertigstellung der mandschurischen Bahnlinie in neun Tagen sich ermöglichen lassen würde, gehört diese Behauptung für die nächsten zehn Jahre jedenfalls in das Reich der frommen Wünsche. In absehbarer Zeit ist kaum daran zu denken, daß die Verbindung zwischen Berlin und Dalny in kürzerer Frist möglich sein wird, als in mindestens 14 Tagen. Die transsibirische Bahn ist eingleisig, die Weichen liegen nicht zu zahlreich, und der Verkehr, den die Bahn bereits jetzt zu bewältigen hat, und der fast ausschließlich russischen Ursprungs ist, ist derartig erheblich, daß die Bahn eine weitere Steigerung durch Beteiligung des ausländischen Handels kaum mehr vertragen kann. Bereits jetzt fehlt es am rollenden Material. Dazu kommt, daß der Betrieb der Bahn außerordentlich viel zu wünschen übrig läßt, ebenso der Bau. Ich erwähnte, daß unser Luxuszug nur mit einer Geschwindigkeit von 25 Kilometern fährt. Es ist das eine Schnelligkeit, die etwa der unserer langsamen Sekundärbahnen entspricht. Aber die transsibirischen Züge können kaum

schneller fahren. Der Unterbau ist bei der beschleunigten Herstellung ziemlich nachlässig gelegt worden, und das Schienenmaterial läßt nach dem eigenen Eingeständnis der Russen qualitativ viel zu wünschen übrig, und vor allen Dingen, die Schienen sind für Schnellzugsverkehr viel zu leicht. Es sind dieselben Schienen, die etwa bei uns für den Bau einer Kleinbahn benutzt werden. Ob die Verwendung dieser dünnen Schienen auf Unterschleife, die ja in Rußland keine Seltenheit sind, oder auf eine falsche Kalkulation zurückzuführen ist, mag dahingestellt bleiben. Jedenfalls ist es Tatsache, daß sich diese gewaltigen Fehler bereits sehr deutlich herausgestellt haben, und daß Rußland schon jetzt gezwungen ist, von Tscheljabinsk aus das ganze Geleise wieder aufzureißen und durch stärkere Schienen zu ersetzen, während die leichteren zur Anlage von Rangiergleisen und dergleichen benutzt werden sollen. Dazu kommt fernerhin als ein recht



Landschaft in der Wolganiederung (S. 309).

wesentlicher Übelstand, der sowohl die Betriebssicherheit wie die geregelte Beförderung auf der Bahn unliebsam beeinflußt, daß die sämtlichen Schwellen aus Holz bestehen, das nicht imprägniert ist und daher der wechselvollen Witterung schnell zum Opfer fällt. Außerdem liegen die Schwellen verhältnismäßig weit auseinander, sodaß man beim Fahren oft das Gefühl hat, als ob die Bahn über einen elastischen Sumpf hinweggleite. Man darf daher vor der Hand auf der transsibirischen Bahn kaum eine erhebliche Steigerungsmöglichkeit des Verkehrs annehmen. Die voraussichtlich sehr bald notwendigen Reparaturen werden das ihrige dazu beitragen, um die Möglichkeit und Schnelligkeit der Beförderung auf ein Maß herabzudrücken, das erheblich hinter den Angaben zurückbleibt, die von russischer Seite in die Welt gesetzt werden. Es ist hier nicht die Absicht, die wirtschaftlichen Veränderungen zu studieren, die der Bau der transsibirischen Bahn bereits für Sibirien selbst und für den Weltverkehr herbeigeführt hat. Aber eines ist klar, daß Rußland allein schon aus finanzpolitischen Rücksichten auf die Dauer unmöglich mit den billigen Personen-

und Frachttarifen auskommen kann. Soll eine Rentabilität der Bahn gewährleistet werden, dann muß entweder ihre Leistungsfähigkeit auf ein unter den gegenwärtigen Verhältnissen unerreichbares Maß gesteigert werden, oder es muß eine Erhöhung der Tarife vorgenommen werden. In keinem Falle aber würde die Eisenbahn den Zweck erfüllen, mit dem viel operiert wird: sie würde nicht in der Lage sein, den Transitwarenverkehr zwischen dem fernen Osten, der bisher ausschließlich den Seeweg wählte, erheblich abzuleiten, weil der Güterverkehr auf den russischen Bahnen unglaublich langsam von statten geht. Durchgangsfrachten würden voraussichtlich von Deutschland nach Ost-Asien unter Zugrundelegung russischer Usancen etwa dreimal länger brauchen, als auf dem Seeweg. Dazu kommt, daß der Seeweg unter allen Umständen auf die Dauer der billigere ist. Es bleiben also für uns nur noch Vorteile übrig im Personen- und Postverkehr. Es ist keine Frage, daß diese Vorteile vorhanden sind, obgleich ein abschließendes Urteil erst dann möglich ist, wenn die Bahn auf ihrer ganzen Strecke vollendet ist. Für Leute, welche eilig von Europa nach dem fernen Osten gelangen wollen, sind 14 Tage zweifellos eine erhebliche Verkürzung der Reisezeit, und dasselbe gilt für Postsendungen. Aber die Reise ist doch, auch wenn die Bahn vollendet sein wird, recht anstrengend, und den geringen Kosten der Reise stehen ganz erhebliche Beschwerlichkeiten gegenüber, die bei der Seereise fortfallen. Vor allen Dingen wird man auch in Zukunft mit einer starken Überlastung der Züge rechnen müssen, sodaß erstens einmal die Reisebequemlichkeit stark darunter leidet, und ferner auch die Aussichten, jederzeit glatte Anschlüsse zu erhalten, nicht allzugünstig liegen.

Für Sibirien selbst hat die Bahn zweifellos ihre gewaltige — lokale Bedeutung, auch für den Güterverkehr. Bereits jetzt hat sie bewirkt, daß die sibirischen Landesteile viel näher an Rußland angegliedert sind, als es früher der Fall war. Die Irbiter Messe, die fast allein früher den Handel zwischen Rußland und Sibirien verknüpfte, hat ihre Bedeutung gänzlich verloren. Die sibirischen Kaufleute arbeiten jetzt mit Moskau und Petersburg, häufig auch mit West-Europa direkt, was früher ganz ausgeschlossen war, da die Geschäfte damals den Weg über die Messe von Irbit wählten. Die Eisenbahn hat also bereits ein kostspieliges Mittelglied für den Handel Sibiriens mit Rußland und dem Auslande ausgeschaltet. Aber die lokale Bedeutung, die die transsibirische Bahn besitzt, wird auch voraussichtlich für den Güterverkehr die einzige bleiben, die in Betracht kommt.

Soweit die Bedeutung der transsibirischen Bahn für die Verbindung speziell zwischen Deutschland und unseren ostasiatischen Besitzungen und Interessensphären in Betracht kommt, lassen sich folgende Gesichtspunkte geltend machen. Die Verkürzung des Post- und Personenverkehrs kommt unserer Kolonie Tsingtau zugute, indem die Reisedauer um ca. 14 Tage verkürzt wird. Freilich würden wir von der transsibirischen Bahn für unsere ostasiatischen Besitzungen direkte Vorteile erst dann zu erwarten haben, wenn die geplante Verbindungsstrecke durch das Selengatal über Kiachta-Kalgan nach Peking geführt werden sollte, die ja Rußland anscheinend zu bauen beabsichtigt.*) Freilich würde sich Rußland dann in sein eigenes Fleisch schneiden und die Vorteile, die es seinen neuen Besitzungen im fernsten Osten durch die trans-

*) Bekanntlich ist den russischen Plänen neuerdings in dem englischen Widerspruch ein Hindernis erwachsen.



Gesamtansicht von Moskau (S. 309).

mandschurische Bahn schaffen wollte, wieder illusorisch machen, obgleich man ihm auch diese handelspolitische Torheit zutrauen kann, nachdem es die Amurlande aus politischen Rücksichten durch den Bau der mandschurischen Bahn vom Welttransitverkehr abgeschnitten hat. Die Strecke von Irkutsk durch die Mongolei nach Peking, die sich alsdann nach Tsinanfu fortsetzt, wo die Bahn nach Tsingtau anschließt, würde die See auf einer wesentlich kürzeren Strecke erreichen,



Moskau: Kreml und Moskaubrücke (S. 311).

als die mandschurische Bahn in Dalny oder Wladiwostok. Es wäre also die Möglichkeit vorhanden, daß durch diese Verbindungsstrecke unverhofft Tsingtau an die Stelle von Dalny gerückt würde. Würde aber die transsibirische Bahn auf der kürzesten Strecke in Tsingtau den Stillen Ozean erreichen, so würde dieser Platz voraussichtlich, da er innerhalb des handelspolitisch in Betracht kommenden Ost-Asien zentraler als Dalny liegt und sowohl von Süd-China wie von den Philippinen und Japan her leichter zu erreichen ist, als dieses, einen direkten Nutzen aus der transsibrischen Eisenbahn ziehen können. Aus diesem Grunde haben wir Deutsche ein erhebliches Interesse am Bau der Eisenbahn quer durch die Mongolei, und das ist meines Erachtens

ein Gesichtspunkt, unter dem betrachtet auch die transsibirische Bahn als solche und die Beschäftigung mit der russischen Verkehrspolitik für uns Deutsche eine Frage von großer Wichtigkeit ist. Allerdings darf man dabei nicht vergessen, daß der Bau der mongolischen Strecke für Rußland einen Einfluß auf Peking bedeuten würde, der voraussichtlich wertvoller erscheinen dürfte, als wie die Zukunft der Mandschurei und des östlichsten Asiens. Die Vorteile, die wir



Moskau: Der Kreml von Südwesten (S. 311).

also auf der einen Seite für Schantung durch diesen Bahnbau hätten, würden voraussichtlich wieder aufgehoben werden dadurch, daß Rußland uns in China noch bedenklicher auf den Leib rückt. Und bei dem Charakter der russischen Kolonialpolitik ist es durchaus nicht ausgeschlossen, daß Rußland selbst Port Arthur und Dalny in Zukunft ebenso leichten Herzens wieder preisgiebt, wie es seinerzeit Petropauloffsk und neuerdings das Amurland und selbst Wladiwostok preisgab oder benachteiligte zu Gunsten eines südlicher gelegenen lockenderen Besitzes. Selbst diese direkten Vorteile, die Deutschland von der transsibirischen Bahn für seine ostasiatischen Besitzungen erhoffen könnte, sind also so geartet, daß sie sich leicht in ihr Gegenteil verkehren können.

3. Ural-Wolga-Moskau-Petersburg-Berlin.

29. August bis 4. September.

Es steht uns noch eine interessante Fahrt bevor. Seit dem frühen Morgen sind wir eingedrungen in das Gebiet des Uralgebirges. In gewaltigen Windungen schlängelt sich die Bahn die sanften Höhen, die mit zahlreichen vom hellsten bis zum dunkelsten Grün spielenden Waldungen und saftigen Wiesenhängen bedeckt sind, hinauf. Interessante Felspartien wechseln



Inneres des Kreml (S. 311).

ab mit Schluchten und sanften Tälern, in denen Bächlein fließen. Die Gegend macht den Eindruck etwa des Thüringer Waldes. Der Ural ist reich an Mineralien. Gold, Edelsteine, und vor allen Dingen Platina und Eisen werden hier gewonnen. Wir erreichen noch am Vormittag den Kamm des Gebirges. Die Bahnstrecke schlängelt sich zuletzt, fast möchte man sagen, in Korkzieherwindungen zur Höhe hinauf. An einer Stelle sieht man den Schienenstrang noch zweimal unter sich am Bergeshange. Der Abstieg nach der anderen Seite ist etwas steiler, und in einem für russische Verhältnisse geradezu rasenden Tempo fahren wir hinunter nach Slatoust,

einem der Mittelpunkte der Uraleisenindustrie, wo Bajonette und Seitengewehre für die russische Armee hergestellt werden. Die Stadt selbst liegt malerisch an einem Bergsee, dessen Abfluß bereits zum Wolgabecken gehört. In Slatoust werden auch Kunstgegenstände aus Gußeisen hergestellt. Russische Modelle, die Troiken oder Kosaken zu Pferde oder Schlittengespanne u. dgl. darstellen, wechseln ab mit westeuropäischen Formen. Der europäische Abhang des Ural geht hinter Slatoust fast noch sanfter in die Ebene über, als auf der asiatischen Seite. Der Zug fährt jetzt wesentlich schneller als bisher, es liegen ja hier die breiteren Schienen. Die Maschinen sind sehr kräftig gebaut und werden nicht mehr mit Holz, sondern mit Naphta geheizt. Gegen Abend haben wir Abschied genommen von dem asiatisch-europäischen Grenzgebirge, nur in schattenhaften Umrissen sehen wir in der Ferne noch die niedrigen Höhenzüge, und bald gelangen wir zu dem Nebenfluß der Wolga, der Belaja, die wir auf einer imposanten Brücke bei Ufa überschreiten. Nun geht es hinein in die samarische Ebene. Wir durchfahren die in Kultur genommene Steppe, russische Dörfer und tatarische, die an den Kuppeln der Moscheen kenntlich sind, ziehen an uns vorüber.

Am 30. August morgens 8 Uhr haben wir die Stadt Samara erreicht und damit den breiten Flußlauf der Wolga. Malerisch baut sich die Stadt am Ufer dieses mächtigen Stromes auf. Es ist die erste große Stadt des europäischen Rußlands, die wir erreichen. Aber noch fahren wir auf dem linken Ufer der Wolga eine ganze Strecke weiter, und erst nach etwa zwei Stunden überschreiten wir diese auf einer gewaltigen Brücke, der längsten, die wir auf der Strecke passieren, ja einer der längsten Brücken der Welt! Während wir über den Strom fahren, sehen wir unter uns Dampfer und Kähne, die auf dieser Hauptwasserstraße des europäischen Rußland dahinziehen. Aus der Wolga stammt auch der herrliche Astrachan-Kaviar. Aber man hört allgemein klagen, daß der Störreichtum in der Wolga sehr bedenklich zurückgegangen ist. Man schreibt das Aussterben der Störe in erster Linie den Abwässern der Naphtafeuerung zu, die auch den Wolgadampfern eigen ist. Ich hatte mir seinerzeit auf dem Amur eine große Portion Kaviar erstanden, für die ich etwa einen Rubel das Pfund bezahlte. Eigentlich war dieser Kaviar bestimmt, mit nach Hause genommen zu werden; aber, wie das so kommt, habe ich ihn unterwegs mit Nikolai Michailowitsch aufgegessen. Nun habe ich mich auf der ganzen Reise wegen des Kaviars auf die Wolga vertröstet. Als ich aber in Samara in einer Verkaufsbude am Bahnhof nach dem Preise frage, verlangt man mir 2½ Rubel für das Pfund ab. Ich habe noch meine Preise vom Amur im Kopfe, und infolgedessen erscheint mir der Preis viel zu hoch, obwohl das gar nicht der Fall ist. Ich verzichte daher auf den Einkauf. In Moskau kostet das Pfund schon vier und in Petersburg sogar sechs Rubel.

Die Fahrt jenseits der Wolga führt weiter durch Steppengegend. Hier liegen die großen Latifundien, in denen der Reichtum der alten russischen Geschlechter besteht. Der Zug eilt vorüber an Städten und Dörfern, aus denen der weiße Kirchturm herausleuchtet. Unsere frommen russischen Mitreisenden versäumen nicht, wenn sie an einem Kirchturm vorbeifahren, ein Kreuz zu schlagen. Der Abend des 31. August bringt uns nach Moskau. Nikolai Michailowitsch fährt heute noch weiter nach St. Petersburg, auch unsere übrige Reisegesellschaft geht auseinander nach allen Himmelsrichtungen. Der Morgen des 1. September zeigt mir Moskau in seiner

Die berühmte Basilika in Moskau (S. 311).

ganzen Pracht. Ich kann mir keinen schöneren Abschluß meiner sibirisch-russischen Eindrücke denken, als wenn ich auf der Terrasse des Kreml stehe, des Nationalheiligtums des moskowitischen Reiches, und von dort den Blick schweifen lasse über die zahllosen blauen und goldenen Kuppeln und Kirchtürme der Stadt, über die bunten Häuser, durch die sich das blaue Wasser der Moskau hindurchzieht. Halb orientalisch, halb europäisch liegt die alte Hauptstadt des russischen Reiches zu meinen Füßen, und der Eindruck ist so überwältigend und prägt sich in meinem Gedächtnis so fest ein, daß ich das Bild fast aus dem Kopfe zeichnen könnte. Aber der Eindruck wird doch beiseite geschoben durch die Sehnsucht, die jetzt nur noch in dem einen Wunsche gipfelt — nun endlich wieder in der Heimat zu sein. Noch am Abend des 1. September reise ich nach St. Petersburg weiter, wo ich am andern Morgen eintreffe. Meine Paßregulierung macht noch einige Schwierigkeiten. Ich habe versäumt, meinen Auszug aus Wladiwostok amtlich bescheinigen zu lassen. Aber drei Rubel Trinkgeld, die der Kommissionär des Hotels mit dem Polizeibeamten teilt, tun Wunder, und so kann ich bereits am 3. September mittags mit dem Schnellzug von St. Petersburg nach Eydtkuhnen weiterfahren. Nach zweiunddreißigstündiger Fahrt bin ich wieder in der Hauptstadt des deutschen Reiches.

Ich bringe den Eindruck mit nach Hause, daß bei Lichte besehen zwar manches Stück von dem Nimbus des Nichtgekanntseins zerfließt, mit dem wir in Deutschland unser östliches Nachbarreich zu umkleiden gewohnt sind, daß wir aber trotzdem in Zukunft sowohl politisch wie wirtschaftlich an Rußland noch manches erleben werden, dessen Voraussicht uns heute schon unserm östlichen Nachbar gegenüber in eine Stellung hineinzwingt, die da, wo unsere Interessen auf dem Erdenrunde kollidieren, nur das Gegenteil von „laisser faire, laisser aller“ sein kann.

Nachweis einiger Werke über Sibirien.

(d. = Deutsch; r = Russisch; e. = Englisch; f. = Französisch.)

1. **Andrievitsch.** Geschichte Sibiriens und Sibirien im 19. Jahrhundert. r.
2. [**Anonym**]. Geschichte des Flusses Amur. St. Petersburg 1859. r.
3. Arbeiten der östlichen Subkommission für den Bau der Ussuri- und Amur-Eisenbahn. r.
4. **Arbeiten** der westsibirischen Abteilung der Kaiserlich Russischen geograph. Gesellschaft. Tomsk 1888 ff. r.
5. **Atkinson**, The Book on the Amur. e.
6. **Baklessko**, Nesteoroffsky, Trojan, Afrosimoff und andere. Bergbauindustrie und Metallurgie auf der Ausstellung von Nischni-Nowgorod. Ein Führer durch den Ural. Jekaterinenburg 1899. r.
7. **Barsukoff.** Graf Murawioff Amurski. r.
8. **Berichte** der Gouverneure von Jenisseisk, Irkutsk und Jakutsk an den Zaren. r.
9. **Bisarnoff.** Verzeichnis der wichtigsten Goldbergbau-Gesellschaften und -Firmen (in den Publikationen des Minendepartements 1897). r.
10. **Bogolinbsky.** Skizzen von dem Amurlande, dem südlichen Teil des Küstenterritoriums und der Insel Sachalin von geologischen und bergmännischen Standpunkten aus behandelt. St. Petersburg 1876. r.
11. — — Beschreibung der Gold- und Minenindustrie in dem Amur- und Küstenterritorium. Bericht des Direktors des Minendepartements Irkutsk. St. Petersburg 1897. r.
12. **John W. Bookwalter.** Sibiria and Central Asia. London, C. Arthur Pearson, Ltd. 1900. e. (Ziemlich oberflächlich)
13. **Bosset.** Ein Besuch auf Sachalin und der Sealinsel (vermutlich eine der Kommandorinseln); in den Memoiren der Gesellschaft zur Erforschung der Amurregion. Chabarofsk 1895. r.
14. **M. v. Brandt.** Drei Jahre ostasiatischer Politik von 1894—1897. Stuttgart 1897. d.
15. **Correspondence** between Her Majesty's Government and the Russian government with regard to their respective railway interests in China. Presented to both Houses of Parliament by Command of Her Majesty; Juni 1899. e.
16. **Digamma.** Die Mandschurei und die ostchinesische Eisenbahn. Petersburg. r.
17. **W. A. Dolgorukoff.** Führer durch ganz Sibirien und die mittelasiatischen Besitzungen Rußlands. Tomsk 1899. r.
18. **A. Dombrowski** und **W. Woroschiloff.** Die Mandschurei. Petersburg 1897. r.
19. **Der ferne Osten.** Zeitschrift. Band I. Heft 1. Deutsche Druckerei und Verlagsanstalt, Schanghai 1902. Artikel S. 67. Rußland, Großbritannien und Deutschland in Nordchina, 1. Port Arthur von „Hansa". d.
20. Dr. **O. Finsch.** Reise nach West-Sibirien im Jahre 1876, unternommen mit Dr. A. E. Brehm und Karl Graf v. Waldburg-Zeil-Trauchburg. Berlin 1879. Erich Wallroth. d.
21. **Fischer.** Sibirische Geschichte. d.
22. **Geologische Forschungen** und Untersuchungen längs der Linie der sibirischen Eisenbahn. 16 Bände. St. Petersburg. r.
23. **Grum-Grschimailo.** Beschreibung des Amurterritoriums. Revidiert von Semionoff. St. Petersburg 1894. r.
24. **Du Hailly.** Revue des Deux Mondes. 1. August und 1. September 1858. Artikel über die Beschießung von Petropawlowsk. f.
25. **Internationale Revue** über die gesamten Armeen und Flotten: Aufsätze von Reia. d.
26. **Kaschtschenko,** Professor. Tomsk. Wissenschaftliche Skizzen aus dem Gouvernement Tomsk. Tomsk 1898. r.

27. Kiriloff. Geographisch-statistisches Lexikon des Amur- und Küsten-Territoriums. Blagoweschtschensk 1894. r.

28. V. Kotwitsch und Borodoffski. Die Liao-Tung-Halbinsel und ihre Häfen Port Arthur und Talienwan. r.

29. Krahmer. Kgl. preußischer Generalmajor z. D. Rußland in Asien, Band III. Sibirien und die große sibirische Eisenbahn. Leipzig. Zuckschwerdt & Co. 1899. d.

30. — — Band IV. Rußland in Ost-Asien (mit besonderer Berücksichtigung der Mandschurei). Leipzig. Zuckschwerdt & Co. 1899. d.

31. — — (Globus, Band LXXIII Nr. 17, 30. April 1898. Die transmandschurische Eisenbahn. d. (Diese Arbeiten Krahmers sind zumeist Übersetzungen aus dem Russischen ohne selbständige Verarbeitung des Stoffes.)

32. Alexis Krausse. Russia in Asia, a record and a study. London, Grant Richards, New-York, Henry Holt and Co. 1899. e. (Eine reiche historische Stoffsammlung.)

33. Krasoffsky. (Geographisches und statistisches Material über Rußland, gesammelt von Offizieren des Generalstabes.) Die Kirgisenregion Sibiriens. St. Petersburg 1868. r.

34. Kraeffki. Der Weltverkehr und die transsibirische Eisenbahn. r.

35. Krinkoff. Arbeiten des dritten Kongresses in Chabaroffsk. Chabaroffsk 1893. r.

36. — — Östliches Transbaikalien mit Rücksicht auf seinen Ackerbau. St. Petersburg 1895. Beides in den Publikationen des Ministeriums für Ackerbau und Domänen. r.

37. — — Das Amurland auf der russischen Ausstellung in Nischni-Nowgorod. Moskau 1896. r.

38. — — Westliches Transbaikalien mit Rücksicht auf seinen Ackerbau. St. Petersburg 1896. r.

39. Kulomszin. Bericht des Staatssekretärs Kulomszin an den Kaiser nach seinem Besuch in Sibirien zur Untersuchung der Auswanderungsbewegung. St. Petersburg 1896. Supplement zu dem Bericht des Ministers für Ackerbau und Domänen an den Kaiser nach dessen Besuchen in Sibirien im Jahre 1895 (St. Petersburg 1896) und 1898 (St. Petersburg 1899). r.

40. Kußnetsoff und Frau Kulikoff. Die Eingebornen von Minussinsk und Atschinsk (in den Publikationen des statistischen Komitees). Kraßnojarsk 1898. r.

41. Landadministration in Asien und Ost-Sibirien. St. Petersburg 1879. r.

42. Lattkin. Das Gouvernement Jeniseisk einst und jetzt. St. Petersburg 1892. r.

43. Leffschin. Beschreibung der Kirgisenkosaken- oder Kirgisen-Kaisak-Horde und -Steppe. St. Petersburg 1832. r.

44. Jules Legras. En Sibérie. Armand Colin & Cie. Editeurs, Paris, 5 rue de Mézières. 1899. f. (Reich an interessanten Beobachtungen.)

45. Marimoff. Unsere Probleme am Pazifik. r.

46. Memoiren der sibirischen Abteilung der kaiserlich geographischen Gesellschaft. Irkutsk 1874 ff. r.

47. Alexander von Middendorff. Reise in dem äußersten Sibirien. d. (Das grundlegende Werk über das Amurland.)

48. — — Die Barrabasteppe (Memoiren der kaiserlich russischen Akademie der Wissenschaften). Band 19. St. Petersburg 1871. d.

49. Ministerium für Ackerbau und Domänen. Materialien zum Studium des Wirtschaftslebens der Bauern und Eingeborenen in West-Sibirien. r.

50. — — Landerwerb und Landwirtschaft der Bauern in den Gouvernements Tobolsk und Tomsk. St. Petersburg 1894. r.

51. — — Bericht über die Tätigkeit des Ministeriums für Ackerbau und Domänen für eine Periode von vier Jahren. St. Petersburg 1894. r.

52. Ministerium des Innern. Zentren der Bevölkerung Rußlands 1893 ff. r.

53. — — Das Transbaikalterritorium. St. Petersburg 1894. r.

54. Finanzministerium. Sibirien und die große sibirische Eisenbahn. St. Petersburg 1896. r. (Hauptsächliche Grundlage des Werkes Nr. 29.)

55. — — Die Produktionskräfte Rußlands; bearbeitet unter der Redigierung des Direktors des Handels- und Manufaktur-Departements, W. J. Kowaleffski. Petersburg 1896. r.

56. — — Beschreibung der Mandschurei. St. Petersburg 1895—1897. Verfaßt von Posdejeff. r.

57. Ministerium für Wegebau und Verkehr. Gutachten von 1891 und 1896 über die Amureisenbahn. Blagoweschtschensk 1896. r.

58. — — Die Eisenbahn Samara-Slatoust und die Zweiglinie nach Orenburg. Samara 1896. r.

59. — — Kurzer Rückblick auf die Arbeiten an der Samara-Slatoust-Eisenbahn 1897 St. Petersburg 1898. r.

60. — — Geschichtliche Skizze der Entwickelung der Eisenbahnen in Rußland. St. Petersburg 1899. r.

61. — — Führer auf der Großen transsibirischen Eisenbahn. Herausgeber A. J. Dimitrieff-Mamonoff und A. F. Zdziarski, Eisenbahn-Ingenieur. Petersburg 1900. r. f e. d. (Deckt sich inhaltlich fast mit Nr. 54; ein Werk, das einen gewaltigen Stoff in denkbar langweiligster Form und mit einem tüchtigen Quantum Schönmalerei im russischen Sinne bietet.)

62. A. Nikolski. Die Insel Sachalin und ihre Fauna (Rückenwirbeltiere). St. Petersburg 1889. r.

63. Poliakoff. Reise nach der Insel Sachalin 1881 bis 1882. St. Petersburg 1883. r.

64. Ptitsin, Selenginsk-Dauria. Beschreibung der Transbaikalgegend. St. Petersburg 1896. r.

65. Publikationen des statistischen Komitees in Tomsk. r.

66. Pulitscheff. Reise in Ost-Sibirien. r.

67. Oberstleutnant Rageza. Kurze Darstellung der Okkupation des Amurlandes. r (1860 ?)

68. Ravenstein. The Russians on the Amur. e

69. Arnot Reid. From Peking to Petersburg 2 Edition, London, Edward Arnold. 1899. e. (Kommt nur für die Strecke Kiachta-Moskau in Betracht.)

70. Ritter. Annalen zur geologischen Erforschung der Küste des Baikalsees. d

71. Romanoff. Sibirischer Handels- und Industrie-Kalender. Tomsk 1897 ff. r (Wichtig!)

72. Sachaliner Kalender für 1896 und 1897. r.

73. Salofnikoff. Unsere Kolonialpioniere. r.

74. Saposchnikoff, Professor. Im Altai. Tagebuch einer Reise. Tomsk 1897. r.

75. Hauptmann Joseph Schön des k. und k. Generalstabskorps. Über die Ziele Rußlands in Asien. 2. Auflage. Wien 1900. L. W. Seydel & Sohn. d (Stark doktrinär-apodiktisch.)

76. Schreider. Der ferne Osten. St. Petersburg 1897. r.

77. V. J. Semefski. Die in den Goldminen Sibiriens beschäftigten Arbeiter. r

78. P. P. Semiónoff. Das malerische Rußland. r.

79. J. Y. Simpson. Side-Lights on Siberia. London. e.

80. Nikolai Sintschenko. Rußland und China, kurze historische Übersicht des russisch-chinesischen Handels. Petersburg 1899. r

81. Sitzungsberichte des Komitees der Großen sibirischen Eisenbahn; im Ruski Inwalid publiziert. r.

82. Slißnin. Industrieller Reichtum von Kamtschatka, Sachalin und den Kommanderinseln. St. Petersburg 1895. r.

83. Soloview. Geschichte Rußlands. r.

84. Statistisches Centralkomitee. Verzeichnis der bewohnten Gegenden im Gouvernement Tomsk 1869. r.

85. V. E. Timowoff. Übersicht über die Hauptwasserwege des Amurlandes. St. Petersburg 1897. r.

86. R. T. Turley, The geogr. Journal Sept. 1899. XIV. 3. London, The Royal geographical society. Artikel über Romansland. (Mit einer guten zumeist nach chinesischen Quellen und auf Grund eigener Reisen gezeichneten Karte der Mandschurei.)

87. Transbaikalisches statistisches Komitee; Memorandum über das Territorium Transbaikalien für 1898. Tschita 1898. r.

88. Fürst E. E. Uchtomski. Die Reise Sr. Kaiserl. Majestät Nikolaus II. nach dem fernen Osten 1890 und 1891. 3 Bände. St. Petersburg 1897. r.

89. Vladimir. Russia on the Pacific and the Siberian Railway. London, Sampson, Low, Marston & Coi. Ltd. 1899. e. (Ein recht gutes historisches Werk eines englischen Russophilen.)

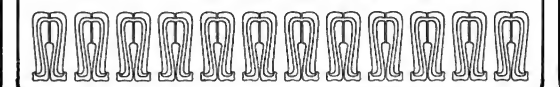
90. Von Wladiwostok nach dem Uralland. Führer auf der Reise seiner Kaiserl. Hoheit des Cesarewitsch. St. Petersburg 1891. r.

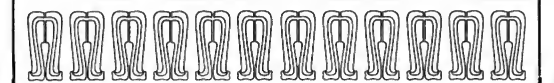
91. Maximilian Graf York von Wartenburg, Oberst und Abteilungschef im Großen Generalstabe. Das Vordringen der russischen Macht in Asien. 2. Auflage. Berlin 1900. Ernst Siegfried Mittler & Sohn. (Kommt für das nördliche Sibirien wenig in Betracht, behandelt mehr strategische Fragen bezüglich Indiens.)

92. Oberst Wenjukoff. Die Russisch-Asiatischen Grenzlande. Leipzig 1874. d. (Aus dem Russischen übertragen von Krahmer.)

93. Dr. Kurt Wiedenfeld. Die sibirische Bahn in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung. Berlin, Julius Springer. 1900. (Ein treffliches Werk, reich an sonst unzugänglichem amtlichen Quellenmaterial, das mit klugem Urteil verarbeitet ist; in seinen auf theoretischem Wege gewonnenen Resultaten kommt der Verfasser den Erfahrungen der Praxis sehr nahe.)

94. Johannes Wilda. Von Hongkong nach Moskau. Ostasiatische Reisen. Altenburg. Verlag von Stephan Geibel. 1902. (Kommt für die sibirischen Teile Ost-Asiens wenig in Betracht.)






Princeton University Library
32101 045251178

